Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 34 / 03. AUGUST 2022

Verstappen gewinnt Ungarn-GP

Red-Bull-Sieg trotz Pirouette

Interview: Aleix Espargaró

Kampfansage an Quartararo

IndyCar: Indianapolis GP

Rossi beendet Durststrecke

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 34



GTWC: 24h Spa-Francorchamps

Mercedes-Doppelsieg beim GT-Klassiker



Superbike-WM: Most

Titel-Dreikampf wird immer spannender



Formel E: London

Siegerpokale für Dennis und Di Grassi

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL

TEN KATE RACING

INDYCAR

Editorial

Ferrari hat das schnellste Auto im Feld, macht aber zu wenig daraus. Nach dem GP Ungarn wollte niemand die Verantwortung für die Niederlage übernehmen.

Ferrari-Fans sind aktuell nicht zu beneiden. Nach starken Testrunden im Winter schien der erste Fahrertitel seit 15 Jahren endlich in Reichweite. Drei Grands Prix später führte Charles Leclerc die WM-Wertung mit 46 Punkten an. Max Verstappen hing bereits in den Seilen. Doch dann half Ferrari dem Gegner unfreiwillig auf die Füße.

Ob technische Gebrechen, fragwürdige Entscheidungen des Kommandostands oder Fehler der Piloten – irgendwie schaffte es die Scuderia immer wieder, sich selbst zu schlagen. Red Bull ließ sich nicht lange bitten. Verstappen sammelte auf, was die Konkurrenz liegen ließ. Aus drei Pole-Positions machte der Weltmeister acht Siege. Im Klassement ist er mittlerweile 80 Punkte enteilt. Die Titelfrage ist schon vor den Ferien beantwortet.

Bei Ferrari schaut man sich entgeistert an und fragt sich, wie das passieren konnte. Für die Leclerc-Pleite in Le Castellet war der Verantwortliche schnell gefunden, aber in Budapest will es keiner gewesen sein. Teamchef Mattia Binotto zeigte nach dem Rennen mit dem Finger auf das Auto. Der F1-75 habe bei kalten Bedingungen einfach nicht so funktioniert wie erhofft, hieß es.

In Runde 26 war die Niederlage noch weit entfernt. Die TV-Kollegen von Sky F1 fragten den Ferrari-Capo am Kommandostand, ob ihn die starke Pace von Verstappen irgendwie beunruhige: „Das tut sie nicht. Seine Pace ist so gut wie unsere", lautete die selbstsichere Antwort. 25 Runden später schob sich der Red Bull in Führung. Zwölf Umläufe vor dem Ziel verkroch sich Binotto zerknirscht in die Garage. Das Rennen war verloren.

Jeder hatte gesehen, dass die harten Reifen beim zweiten Boxenstopp ein Fehler waren. Bei Red Bull merkte man schon in den Runden in die Startaufstellung, dass die C2-Mischung an diesem Tag nie ins Arbeitsfenster kommt. Und auch Lewis Hamilton staunte nicht schlecht, als er nach dem Rennen auf den TV-Bildern erkannte, dass Leclerc mit harten Reifen unterwegs war. George Russell konnte sich ein Grinsen nicht verkneifen.

Die Ferrari-Strategie-Abteilung gab diese Saison mehrfach Anlass für Kritik. Die Renningenieure wirken verunsichert. Die Piloten fragen am Funk immer wieder nach, ohne Antworten zu erhalten. Es wird reagiert statt agiert. Die Angst ist groß, Fehler zu machen.

Red Bull und Mercedes haben in den letzten Jahren eine ganz andere Kultur aufgebaut. Hier sind Fehler explizit erlaubt. Sie werden nach außen klar benannt. Intern sucht man anschließend nach Verbesserungen am System, damit der Fehler nicht zweimal auftritt. Mercedes-Ingenieure haben sich am Funk sogar schon für Fehler bei den Piloten entschuldigt. Das ist ein Zeichen von Stärke und Teamgeist. Bei Ferrari wäre das undenkbar. Irgendjemand muss in Maranello mal die Verantwortung übernehmen. Sonst müssen die Tifosi noch länger auf WM-Titel warten.

Tobias Grüner
Redakteur



41 **Speedway of Nations in Vojens: Team Germany verfehlt Finale knapp**

FIMSPEEDWAY.COM



MSa-Mitteilung

EINE WICHTIGE BITTE AN UNSERE ABONNENTINNEN UND ABONNENTEN

Liebe Abonnentin,
lieber Abonnent,

wir freuen uns sehr, dass Sie unsere Zeitschrift so regelmäßig lesen.
Die Redaktion arbeitet jeden Tag mit viel Leidenschaft und Beharrlichkeit, um Ihnen immer wieder ein tolles neues Heft anbieten zu können.
Falls wir Ihnen aufgrund unvorhersehbarer Umstände – insbesondere wenn unsere Druckereien aufgrund der Nichtverfügbarkeit von Gas einen Produktionsstopp haben – die gedruckte Ausgabe nicht wie geplant liefern können, möchten wir Sie gerne schnellstmöglich per E-Mail darüber informieren.
In einem solchen Fall teilen wir Ihnen per E-Mail auch mit, wie Sie bequem auf die digitale Version des Heftes (E-Paper) zugreifen können.
Gerne bieten wir Ihnen im Rahmen der Kundenkommunikation auch diesen bevorzugten Service an. Teilen Sie uns dazu einfach Ihre E-Mail-Adresse online mit:
shop.motorpresse.de/infoservice
oder **scannen Sie ganz einfach den untenstehenden QR-Code**.



Alternativ finden Sie unter shop.motorpresse.de, im Impressum jeder Ausgabe bzw. in Ihren Unterlagen die weiteren Kontaktmöglichkeiten.

Wir bedanken uns schon jetzt für Ihre Unterstützung in herausfordernden Zeiten.
Ihre Geschäftsführung der Motor Presse

PS: Für Österreich bzw. die Schweiz steht dieser Service ebenso zur Verfügung:
shop-at.motorpresse.de/infoservice bzw.
shop-ch.motorpresse.de/infoservice

Ferraris Geschenk

Charles Leclerc schien auf dem Weg zum Sieg, bis Ferrari ihm die harten Reifen aufschnallte. Die Scuderia machte mal wieder viel falsch, während Red Bull mit einer aggressiven Strategie Max Verstappen vom zehnten Platz zum Sieg führte. Mercedes zeigte sich stark verbessert – und sah sogar eine kleine Siegchance.

Von: **Andreas Haupt**

Was machte Ferrari in Budapest alles falsch?

Ferrari war haushoch überlegen am heißen Freitag, wurde geerdet in der Qualifikation und im Rennen aus den letzten Titelträumen gerissen: Man unterschätzte den Temperatursturz ab Samstag, strauchelte mit den Reifen, verzettelte sich mit dem Timing der Boxenstopps und wählte obendrein eine Reifenmischung aus, die im Rennen nichts taugte.

Doch Mattia Binotto sah nicht die falschen Entscheidungen als Ursache dafür, dass es nichts mit einem Sieg wurde. Der Teamchef verwies stattdessen auf die aus seiner Sicht fehlende Performance. „Zum ersten Mal hat das Auto nicht funktioniert, wie wir uns das ausgemalt hatten. Und das auf allen Reifentypen. Unser Speed hätte nicht ausgereicht, um zu gewinnen. Das sieht man an Carlos, der vor Hamilton gestartet war, die gleiche Taktik wie er hatte und hinter ihm ankam." Doch Carlos Sainz hatte im Rennen auch nicht den Speed seines Teamkollegen.

Mit seinen Aussagen stellte sich Binotto schützend vor seine Strategen, die sich den Vorwurf gefallen lassen mussten, wieder mal falschgelegen zu haben. Es begann bereits am Start, als Ferrari seine Fahrer mit Mediumreifen losschickte, statt die Taktik zu splitten, um Pole-Sitter George Russell zu knacken, der auf weichen Reifen begann. Weil der Engländer nicht die Geschwindigkeit der Ferrari hatte, eröffnete sich für Leclerc eine Chance. Der Monegasse überholte den Mercedes im zweiten Stint kurz vor Rennhalbzeit und machte sich aus dem Staub. Dann zog der Ferrari-Kommandostand die Niete beim zweiten Reifenwechsel. Die Italiener holten Leclerc in der 39. Runde rein, obwohl sein zweiter Satz Mediums gerade 18 Runden alt war. „Das hatte einen einfachen Grund. Wir wollten uns gegen den Undercut von Red Bull absichern", schilderte Binotto. Verstappen hatte eine Runde zuvor ein zweites Mal gestoppt.

Das Problem: Die Restlaufzeit war für Leclerc mit 31 Runden zu lang, um den weichen Reifen mitzunehmen. Ferrari entschied sich für die harte Mischung und fiel auf die Nase. „Die Simulationen haben vorausgesagt, dass Verstappens Mediumreifen zehn Runden besser sein würden, wir aber für den Stint über 30 Restrunden im Vorteil sind", begründete Binotto. Das Beispiel der langsamen Alpine und Haas war Ferrari nicht genug Warnung.

Das Strategie-Programm narrte Ferrari. Leclerc fand keinen Grip auf den C2-Reifen, weil er sie nie auf Temperatur brachte. Verstappen überholte ihn. Statt um den Sieg zu fahren, kam Leclerc in Runde 54 ein drittes Mal rein, um den C2 loszuwerden. So landete der WM-Zweite auf Platz 6. „Meine Pace auf den Mediums war sehr gut. Der harte Reifen hat uns gekillt", fluchte er. Leclerc hätte sich gewünscht, dass sein Team ihn den zweiten Stint auf den Mediums ausdehnen lässt und dann Softs aufschnallt, statt in die Red-Bull-Falle zu laufen. Er traute sich zu, mit frischeren Reifen Verstappen am Ende noch einzufangen. Einfache Rechnung: Im Ziel lag er 16 Sekunden zurück, der zusätzliche Stopp kostete ihn rund 20 Sekunden. Ferrari war siegfähig.

Wie kam der Verstappen-Sieg zustande?

Beinahe hätte sich Red Bull selbst aufs Glatteis gestellt. Das Team hatte laut Sieger Max Verstappen einen Start auf den harten Reifen geplant, die schon am Freitag bei Hitze unbrauchbar waren und bei kühleren Temperaturen noch

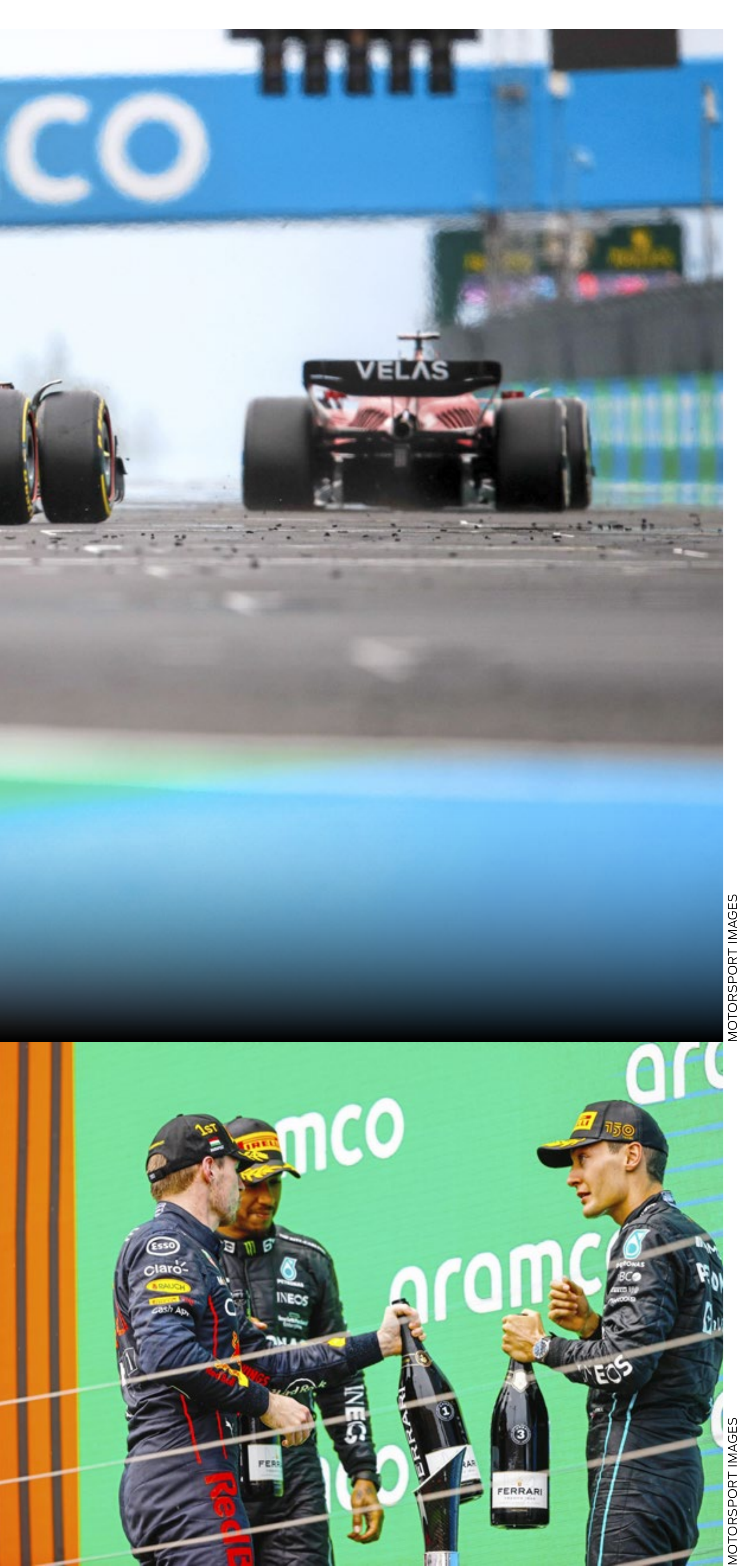


Geschenkter Sieg: Nach dem Ferrari-Wechsel auf harte Reifen hatte Verstappen leichtes Spiel mit Leclerc

WILHELM

Ehrenrunde: Auch Verstappen macht Fehler. Der Dreher kostete kurz die Führung, aber nicht den Sieg. Der Vorsprung in der WM wuchs auf 80 Punkte an

ke an Verstappen



Partytruppe: Wie schon eine Woche zuvor in Le Castellet, begleiteten Lewis Hamilton und George Russell Sieger Max Verstappen auf das Podium

weniger hafteten. Red Bulls Gedankenspiele: Mit einem langen ersten Stint wollte man Verstappen vom zehnten Startplatz eine späte Attacke ermöglichen. Der Plan wurde nach den Runden in die Startaufstellung verworfen, weil die Strecke zu grün war und die Piloten nicht mal auf den Softreifen ausreichend Grip fanden. Dazu hing Regen in der Luft. „Das zeigt, wie anpassungsfähig wir sind", dankte Verstappen seiner Mannschaft.

In der Startrunde gewann der WM-Führende zwei Positionen. Auf der Strecke schnappte er sich beide Alpine-Fahrer, Lando Norris, George Russell und Charles Leclerc. An Hamilton kam er durch einen frühen ersten Reifenwechsel vorbei. „Sie waren sehr mutig bei der Strategie und wurden belohnt", lobte selbst Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Das ist ein Unterschied zu Ferrari: Red Bull ist strategisch meist aggressiv unterwegs, die Roten reagieren eher.

Die Technik hätte Verstappen beinahe ein Bein gestellt. In Runde 41 legte er in der vorletzten Kurve eine 360-Grad-Drehung hin. Die Kupplung und harte Schaltvorgänge machten ihm im Rennen zu schaffen. Beim Kraftschluss warf ihn eine Drehmoment-Spitze aus der Bahn. Die Hinterräder hatten für einen Moment zu viel Schlupf.

Hätte Hamilton das Rennen gewinnen können?

Mercedes glaubt, ja – wäre am Auto des siebenfachen Titelträgers am Ende der Quali nicht das DRS ausgestiegen. Dann wäre Lewis Hamilton von weiter vorne gestartet und hätte Verstappen Paroli bieten können. So musste sich der Rekordsieger der Formel 1 vom siebten Platz nach vorne arbeiten. Es hätte unter Umständen trotzdem klappen können.

Hamilton hatte das Gefühl, dass der Start auf den Mediumreifen für ihn ein Nachteil gewesen sei. „Das hat mich wahrscheinlich das Rennen gekostet." Er hielt Verstappen dennoch bis zu dessen ersten Boxenstopp hinter sich. Im Nachgang bedauerte es die Mercedes-Spitze, dem Undercut nicht vorgebeugt und Hamilton parallel mit seinem Verfolger in Runde 16 reingeholt zu haben. Es war genug Puffer, um einen Doppelstopp hinter Teamkollege Russell abzuwickeln.

Verstappen schlüpfte durch. Hamilton wurde immer schneller. „Je länger das Rennen dauerte, desto mehr Vertrauen fasste ich in die Balance des Autos", berichtete er. Den zweiten Stint auf Mediums dehnte er bis zur 51. Runde aus. „Der Schlüssel." So konnten ihm die Mechaniker für den Schlussspurt die weichen Reifen aufziehen, auf denen er noch das Schwesterauto schnappte. Russell war auf Pole gestartet, sah die Zielflagge als Dritter und war dennoch zufrieden. Der weiche Reifen am Start war die richtige Wahl. Der Mercedes-Kommandostand musste mit Russell die Boxenstopps von Ferrari und Red Bull antizipieren oder nachziehen. Das führte zu einem langen Schlussteil. „Ich bin gestrauchelt, und dann begann es auch noch zu nieseln." Das kühlte die Mediumreifen ab.

Wie sah das Kräfteverhältnis im Mittelfeld aus?

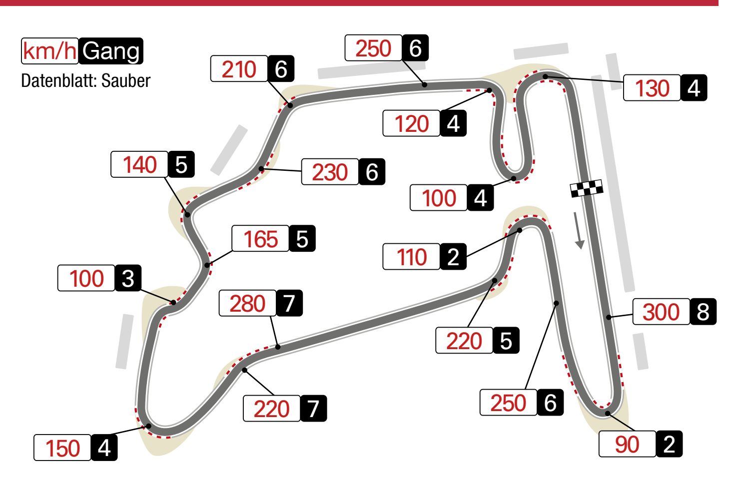
McLaren vor Alpine und Aston Martin. Woking hatte das viertschnellste Auto. Sowohl auf eine Runde als auch über die Distanz. Lando Norris unterstrich es als Siebter. McLaren versteht das in Frankreich eingeführte Upgrade besser und hat es verfeinert. „Wir haben definitiv einen Schritt vorwärts gemacht", urteilte Teamchef Andreas Seidl. Nur Daniel Ricciardo bereitet weiter Sorgen. Während Norris sogar den harten Reifen anzündete, purzelte der Australier in der zweiten Rennhälfte aus den Punkten.

Alpine wagte als einziges Team ein Einstopprennen mit der Reifenfolge medium-hart. Weil die Option eines zweiten Medium-Satzes fehlte. So geriet man in der Schlussphase unter Druck. Sebastian Vettel kam nach angeordnetem Positionstausch mit Teamkollege Lance Stroll immer näher. Ohne VSC in Runde 68 und 69 hätte er Esteban Ocon noch geknackt. Der letzte Umlauf war nicht genug. „Es fehlte eine Kurve." Trotzdem war es ein starkes Rennen von ihm. ■

GP UNGARN: 13. VON 22 LÄUFEN, 31. JULI 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,381 km**
Runden:	**70**
Distanz:	**306,630 km**
Zuschauer:	**100 000**
Wetter:	**19 Grad, bedeckt**
Topspeed Qualifikation:	**311,1 km/h (Latifi)**
Topspeed Rennen:	**310,3 km/h (Albon)**
Gangwechsel/Runde:	**44**
Volllastanteil:	**65 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**444 m**
Führungswechsel:	**7**



STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	George Russell, GB	63
2	Carlos Sainz, E	55
3	Charles Leclerc, MC	16
4	Lando Norris, GB	4
5	Esteban Ocon, F	31
6	Fernando Alonso, E	14
7	Lewis Hamilton, GB	44
8	Valtteri Bottas, FIN	77
9	Daniel Ricciardo, AUS	3
10	Max Verstappen, NL	1
11	Sergio Pérez, MEX	11
12	Zhou Guanyu, CHN	24
13	Kevin Magnussen, DK	20
14	Lance Stroll, CDN	18
15	Mick Schumacher, D	47
16	Yuki Tsunoda, JAP	22
17	Alexander Albon, THA	23
18	Sebastian Vettel, D	5
19	Nicholas Latifi, CDN	6
20	Pierre Gasly, F[1]	10

Startnummer
[1] Start Boxengasse wg. Verstoß gg. Parc fermé: 4. Motor, 4. Turbo, 4. MGU-H, 4. MGU-K, 3. Batterie, 3. Leistungselektronik

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	8	258
2.	Leclerc	3	178
3.	Pérez	1	173
4.	Russell		158
5.	Sainz	1	156
6.	Hamilton		146
7.	Norris		76
8.	Ocon		58
9.	Bottas		46
10.	Alonso		41
11.	Magnussen		22
12.	Ricciardo		19
13.	Gasly		16
14.	Vettel		16
15.	Schumacher		12
16.	Tsunoda		11
17.	Zhou		5
18.	Stroll		4
19.	Albon		3
20.	Latifi		0
21.	Hülkenberg		0

RENNERGEBNIS

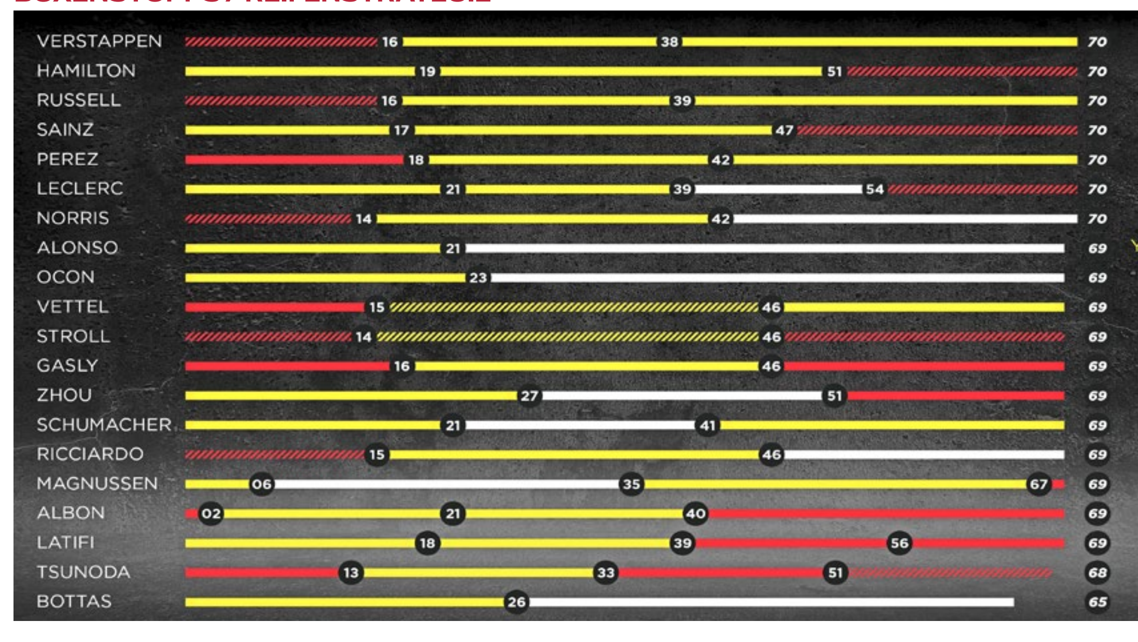
	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	70/20	1:39.35,912 min = 184,719 km/h	1.22,126 min
2.	**Hamilton**	70/4	+ 7,834 s	1.21,386 min
3.	**Russell**	70/24[1]	+ 12,337 s	1.22,766 min
4.	**Sainz**	70/8	+ 14,579 s	1.22,000 min
5.	**Pérez**	70	+ 15,688 s	1.21,940 min
6.	**Leclerc**	70/14	+ 16,047 s	1.21,622 min
7.	**Norris**	70	+ 1.18,300 min	1.23,043 min
8.	**Alonso**	69		1.23,979 min
9.	**Ocon**	69		1.24,149 min
10.	**Vettel**	69		1.22,824 min
11.	**Stroll**	69		1.22,437 min
12.	**Gasly**	69		1.23,199 min
13.	**Zhou**	69		1.22,029 min
14.	**Schumacher**	69		1.23,151 min
15.	**Ricciardo**[2]	69		1.23,654 min
16.	**Magnussen**	69		1.23,511 min
17.	**Albon**	69		1.23,047 min
18.	**Latifi**	69		1.22,478 min
19.	**Tsunoda**	68		1.23.538 min
20.	**Bottas**	65	Benzinsystem (P 12)	1.24.002 min

1) Runden/in Führung, Bestwerte in Rot

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	9	431
2.	Ferrari	4	334
3.	Mercedes		304
4.	Alpine		99
5.	McLaren		95
6.	Alfa Romeo		51
7.	Haas		34
8.	Alpha Tauri		27
9.	Aston Martin		20
10.	Williams		3

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



HART MEDIUM SOFT INTERMEDIATE REGEN NEU GEBRAUCHT

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	10 : 3
Hamilton – Russell	6 : 7
Leclerc – Sainz	10 : 3
Norris – Ricciardo	11 : 2
Alonso – Ocon	8 : 5
Gasly – Tsunoda	8 : 5
Vettel – Stroll	8 : 3
Albon – Latifi	10 : 3
Bottas – Zhou	10 : 3
Schumacher – Magnussen	2 : 11

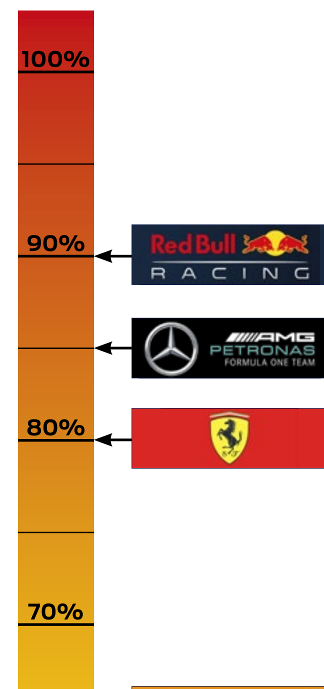
GP UNGARN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.18,750 min	26
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,130 s	24
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,289 s	26
4.	Lando Norris	McLaren	+ 0,549 s	21
5.	George Russell	Mercedes	+ 0,856 s	28
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,872 s	24
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,960 s	25
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,091 s	28
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,598 s	30
10.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,627 s	27
11.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,633 s	26
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,664 s	25
13.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,706 s	28
14.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,945 s	27
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,060 s	23
16.	Alexander Albon	Williams	+ 2,084 s	28
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,171 s	24
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,277 s	25
19.	Robert Kubica	Alfa Romeo	+ 2,429 s	20
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,663 s	27

GP UNGARN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.18,445 min	27
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,217 s	29
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,231 s	29
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,283 s	26
5.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,427 s	27
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,604 s	30
7.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 0,808 s	31
8.	George Russell	Mercedes	+ 0,910 s	28
9.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,952 s	28
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,966 s	30
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,102 s	23
12.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,160 s	26
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,169 s	27
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,257 s	30
15.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,285 s	28
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,373 s	29
17.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,540 s	28
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 2,043 s	30
19.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,076 s	31
20.	Alexander Albon	Williams	+ 2,170 s	20

FORMBAROMETER















GP UNGARN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Nicholas Latifi	Williams	1.41,480 min	17
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,661 s	14
3.	Alexander Albon	Williams	+ 0,901 s	19
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,725 s	10
5.	George Russell	Mercedes	+ 1,954 s	13
6.	Fernando Alonso	Alpine	+ 2,090 s	16
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 2,109 s	15
8.	Lando Norris	McLaren	+ 2,263 s	13
9.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 2,698 s	14
10.	Kevin Magnussen	Haas	+ 3,175 s	20
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 3,352 s	11
12.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,676 s	18
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 4,090 s	17
14.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 4,144 s	11
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 4,158 s	17
16.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 4,211 s	17
17.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 4,370 s	17
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 4,450 s	20
19.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 4,611 s	18
20.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 6,760 s	11

GP UNGARN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	George Russell	1.18,407	1.18,154	1.17,377
2.	Carlos Sainz	1.18,434	1.17,946	1.17,421
3.	Charles Leclerc	1.18,806	1.17,768	1.17,567
4.	Lando Norris	1.18,653	1.18,121	1.17,769
5.	Esteban Ocon	1.18,866	1.18,216	1.18,018
6.	Fernando Alonso	1.18,716	1.17,904	1.18,078
7.	Lewis Hamilton	1.18,374	1.18,035	1.18,142
8.	Valtteri Bottas	1.18,935	1.18,445	1.18,157
9.	Daniel Ricciardo	1.18,775	1.18,198	1.18,379
10.	Max Verstappen	1.18,509	1.17,703	1.18,823
11.	Sergio Pérez	1.19,118	1.18,516	
12.	Zhou Guanyu	1.18,973	1.18,573	
13.	Kevin Magnussen	1.18,993	1.18,825	
14.	Lance Stroll	1.19,205	1.19,137	
15.	Mick Schumacher	1.19,164	1.19,202	
16.	Yuki Tsunoda	1.19,240		
17.	Alexander Albon	1.19,256		
18.	Sebastian Vettel	1.19,273		
19.	Pierre Gasly	1.19,527		
20.	Nicholas Latifi	1.19,570		

STATISTIK DES WOCHENENDES

92

Erstmals seit dem GP Bahrain 2018 standen weder Lewis Hamilton noch Max Verstappen unter den ersten sechs Fahrern der Startaufstellung. 92 Grands Prix später war es wieder so weit. Und trotzdem beendeten die beiden Stars der Szene den GP Ungarn auf den Positionen 1 und 2. Für Verstappen war es der erste Triumph auf dem Hungaroring – und gleichzeitig das 70. Podest der Laufbahn. George Russell trug sich als 105. Fahrer mit einer Pole-Position ein. Für Mercedes war es die erste seit dem vorletzten Rennen 2021 (GP Saudi-Arabien).



Verstappen & Hamilton: Zum 31. Mal auf den ersten Plätzen

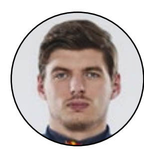
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,08
Der siebte Startplatz war die Folge eines DRS-Problems. Hamilton gab aber zu schnell auf. Im letzten Versuch hätte DRS wieder funktioniert. Im Rennen zeigte der Champion dagegen wieder seine Klasse. Nur Verstappen war schneller.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,38
Die Pole-Position war eine Sensation. Russell legte eine wahre Superrunde auf die Bahn. Im Rennen verteidigte er 24 Runden lang die Führung. Frühe Boxenstopps führten zu einem langen letzten Stint. Da bauten die Reifen stark ab.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,15
In der Qualifikation waren Max die Hände gebunden. Die MGU-K streikte. Mit seiner Siegesfahrt vom zehnten Startplatz zeigte der Weltmeister seinen Speed, Kampfgeist und die Übersicht, aus aussichtsloser Situation das Maximum zu machen.



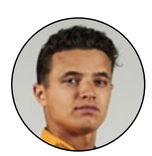
Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 06/10 – Ø 7,85
Pérez flog im Q2 raus. Das darf nicht passieren, auch wenn ihm die Rennleitung erst eine Runde streicht und sie ihm dann wieder gibt. Beim Start kam er vor Verstappen weg, aber 15 Sekunden hinter ihm ins Ziel. Das ist der Unterschied.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,77
Leclerc hat sich nicht viel vorzuwerfen. Der frühe Wechsel auf harte Reifen zerstörte sein Rennen. Leclerc glaubt, dass er eine Siegchance hatte. Glauben wir auch. Seine einzige Schwäche zeigte er am Samstag. Er brachte die Reifen nicht in ihr Fenster.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,69
In der Addition aller Sektorzeiten wäre Sainz auf der Pole-Position gestanden. Aber in den entscheidenden Runden baute er jeweils einen Fehler ein. Bei ihm machte Ferrari im Rennen alles richtig. Trotzdem reichte es nur zu Platz 4.



Lando Norris – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,92
Der vierte Startplatz verdient Anerkennung. Nur zwei Zehntel hinter den Ferrari. Im Rennen hielt Norris die beiden Alpine in seinem Rücken locker in Schach. Er zeigte sich im Vergleich zum GP Frankreich stark verbessert im Reifenmanagement.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 05/10 – Ø 5,92
Immerhin schaffte es Ricciardo ins Q3, allerdings sechs Zehntel schlechter als Norris. Der Mittelstint im Rennen war sein bester. Da trickste er beide Alpine aus. Die Kollision mit Stroll warf ihn aus dem Rennen um WM-Punkte. Sein Platz wackelt.



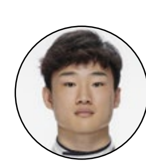
Fernando Alonso – Alpine
Note: 08/10 – Ø 8,15
Bis zum Q2 sah alles nach einer Sensation aus. Doch im Q3 verlor der Ungarn-Sieger von 2003 etwas Speed und landete hinter Ocon. Im Rennen setzte er sich gegen den Teamkollegen durch. Er verwaltete die harten Reifen besser als Ocon.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,23
Wie so oft wachte Ocon erst im Q3 auf. Dann aber richtig. Er schlug sogar Alonso. Im Rennen lieferte er sich ein unnötiges Duell mit dem Stallrivalen, von dem Ricciardo profitierte. Im Finale hatte er noch Glück im Duell mit Vettel.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,54
Was ist nur mit Gasly los? Im Q1 landete er auf dem vorletzten Platz. Da konnte er auch gleich eine Motorstrafe kassieren. Nach dem Start aus der Boxengasse arbeitete sich Gasly noch auf Platz 12 vor. Ein kleiner Lichtblick in harten Zeiten.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 04/10 – Ø 5,77
Auch für Tsunoda war im Q1 Schluss. Die Alpha Tauri fallen immer weiter zurück. Im Rennen haderte der Japaner mit fehlendem Grip. Unrühmlicher Höhepunkt war ein Dreher mit frischen Soft-Reifen gleich nach einem Boxenstopp.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,55
Ein Unfall im dritten Training, Platz 18 in der Qualifikation. Das Ungarn-Wochenende begann schlecht für den angehenden Rentner. Im Rennen drehte Vettel auf, kämpfte Zhou, Bottas, Ricciardo und Stroll nieder. Im Ziel fehlten 0,1 Sekunden auf P9.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,31
Stroll qualifizierte sich vor Vettel, kam aber 7,6 Sekunden hinter dem Teamkapitän ins Ziel. Die Kollision mit Ricciardo und der weichere Reifen im Finale warfen ihn hinter das Schwesterauto. Trotzdem fuhr der Kanadier wieder ein starkes Rennen.



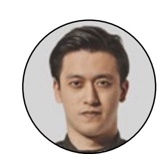
Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 4,15
Auch mit der B-Version des Williams nimmt Latifi in der Startaufstellung seinen Stammplatz ganz hinten ein. Dafür war er Erster im verregneten dritten Training. Respekt! Im Rennen erhöhte ein Frontflügelschaden den Reifenverschleiß.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,00
Latifi hat Albon mit seiner Regen-Bestzeit die Show gestohlen. Im Q1 war der Thailänder drei Zehntel schneller. Und im Rennen kam er einen Platz und zwölf Sekunden vor Latifi ins Ziel. Wie beim Teamkollegen bauten die Reifen stark ab.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 7,46
Vom achten Startplatz aus roch es nach den ersten Punkten nach drei Nullrunden. Doch wieder verloren beide Alfa-Piloten viele Plätze in der Startrunde. Bottas schaffte es bis auf Rang 10 zurück, als das Benzinsystem streikte.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,46
Die Geschichte wiederholt sich für Zhou. Ein hartnäckiges Kupplungsproblem vermiest ihm die Starts. Zhou verlor fünf Plätze. In Rennen wurden aus einem Einstopprennen zwei Stopps. Da war der 13. Platz am Ende ein gutes Ergebnis.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,38
Am Samstag blieb Mick im Q2 stecken. Mit einer guten Startrunde auf Platz 12 machte er alles wieder wett. Punkte schienen möglich, bis er auf die harten Reifen wechselte. Null Grip. Mit den Medium-Sohlen am Ende war nichts mehr zu retten.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,92
Der elfte Quali-Sieg über Schumacher war das einzige Highlight. Das Aero-Upgrade war sicher kein Nachteil dabei. Eine Kollision mit einem McLaren in der Startrunde schon. Der Zwangs-Boxenstopp warf den Dänen weit zurück.

AUS DEM FAHRERLAGER

LANGE BRIEFINGS

Lance Stroll meinte auf die Frage, was er nach dem Rücktritt von Sebastian Vettel vermissen wird: „Die langen Briefings. Da ist er wirklich gut drin. Aber Spaß beiseite, Seb ist ein toller Teamkollege. Ein großes Talent, extrem professionell, mit viel Verständnis für die technische Seite des Sports."

VETTEL ALS VORBILD

Carlos Sainz kennt Sebastian Vettel noch aus seiner Red-Bull-Zeit. Als Vettel um WM-Titel fuhr, war Sainz Simulator-Fahrer für das Team. Und er erinnert sich: „Ich habe gesehen, wie professionell er ist. Er hat mir gezeigt, was es braucht, um in diesem Sport erfolgreich zu sein. Gerade für junge Fahrer sollte er ein Vorbild sein. Wie er arbeitet, wie er mit seinen Teams umgeht. Es gibt keinen im Fahrerlager, der schlecht über Seb spricht."

DIE VERFLUCHTE „99"

Sebastian Vettel wird in Abu Dhabi sein Abschiedsrennen fahren. Es ist sein 299. Grand Prix. Zwei andere Weltmeister haben die runde Zahl auch verfehlt. Jackie Stewart hörte mit 99 GP-Starts auf, Alain Prost mit 199. Beide haben Vettel das perfekte Karriereende voraus: Sie machten als Weltmeister Schluss.

KAMPAGNE DER FORMEL 1

Die Formel 1, die FIA und die 20 Fahrer haben sich zusammengeschlossen und eine Initiative gegen Beleidigungen und Übergriffe in den sozialen Netzwerken und am Rennplatz ins Leben gerufen. In einer Video-Botschaft



FOM

Die Formel 1 zeigt Solidarität

mit einer Länge von 48 Sekunden rufen alle 20 Piloten sowie Formel-1-Chef Stefano Domenicali und FIA-Chef Mohammed bin Sulayem zu einem respektvollen Umgang miteinander auf. Die Kampagne nennt sich „Drive it out" und ist auch eine Reaktion auf die Übergriffe rund um den GP Österreich.

VERSTAPPEN LÄDT EIN

Max Verstappen spendierte seiner Seite der Garage, also den Mechanikern und Ingenieuren, am Samstagabend vor dem GP ein Abendessen. Die Einladung diente dazu, Dank auszusprechen – und den Teamgeist zu fördern.

WER KOPIERT DEN ASTON?

Aston Martin zeigte in Ungarn ein ungewöhnliches Heckflügel-Design. Selbst Red-Bull-Teamchef Christian Horner gab zu: „Ein interessanter Ansatz. Vielleicht kopieren wir jetzt mal was von Aston Martin. Bisher war es immer umgekehrt."

DAS RINDT-GEBÄUDE

Red Bull hat innerhalb von 55 Wochen eine Motorenschmiede am Technologie-Campus Milton Keynes hochgezogen. Der erste Motor wird dort bald gezündet – und zwar in einem Gebäude, das nach Jochen Rindt benannt ist.

ALONSOS GESCHENK

Fernando Alonsos Geburtstag fällt oft auf den GP Ungarn. Im letzten Jahr machten ihm seine Eltern ein besonderes Geschenk: „Sie haben mir am Morgen in einem Videocall zum Geburtstag gratuliert. Für mich sah alles so aus, als wären sie zu Hause in Spanien. Als ich an die Strecke kam, waren sie plötzlich da. Sie hatten vom Hotel in Budapest aus Verbindung zu mir aufgenommen. Ich wusste von nichts."



XPB

Geburtstagskuchen mit einer Kerze

KOMMENTAR

Sebastian Vettel hört auf. Eine Woche vor seiner Rücktrittserklärung hatte er noch von Gesprächen mit Aston Martin erzählt, und dass es den gemeinsamen Wunsch gebe, weiterzumachen. Die Edelmarke braucht neben dem farblosen Lance Stroll ein Gesicht, der Rennstall einen Antreiber mit Erfahrung und eine Referenz für die Ingenieure. Vettel brauchte Aston Martin eigentlich nicht mehr. Und trotzdem war es eine Überlegung wert, noch ein Jahr dranzuhängen. Mit der B-Version hat ihm Aston Martin gezeigt, dass die Moral im Team stimmt, dass man notfalls Tag und Nacht arbeitet, wenn es darum geht, ein Problem zu lösen. Mit Top-Ingenieuren, die man von Red Bull und Mercedes abgeworben hatte, und dem Verständnis, was man in diesem Jahr falsch gemacht hat, sollte



MOTORSPORT IMAGES

Kann Alonso die Früchte von Vettels Arbeit bei Aston Martin ernten?

alles besser werden. Das gleiche Prinzip Hoffnung hat ihm das Team schon letztes Jahr verkauft. Der Neustart der Formel 1 als Chance für das Mittelfeld. Ein Trugschluss. Es gewinnen weiter die Gleichen. Vettel hat die Reißleine aus zwei Gründen gezogen: Ihm wurde klar, dass ein Erfolg mit Aston Martin zu spät für ihn käme. Und dass er auch keine Alternativen hat. „Am Ende gewinnen doch immer nur Red Bull, Mercedes und Ferrari", meinte er zu mir etwas desillusioniert in Paul Ricard. Nur mitfahren, das ist nichts für Vettel. Da ist ihm die Familie wichtiger. Er spürte auch immer mehr, dass seine Umweltkampagne und sein Job als Rennfahrer nicht zusammenpassen. Zumal die Formel 1 viel zu spät auf den klimaneutralen Kraftstoff aufspringt. Das machte ihn fast zornig. Er hatte bei seinen Demo-Fahrten mit dem 1992er Williams und dem Aston Martin TT1 von 1922 bewiesen, dass es mit jedem Motor geht. Ausgerechnet die Königsklasse konnte das nicht. Was also tun? Die Formel 1 kritisieren und trotzdem weiterfahren? Oder den Mund halten und sich von den Umweltaktivisten als Heuchler beschimpfen lassen? Dann besser aufhören. Das ist konsequent. ■



Michael Schmidt
Redakteur

War Vettels Rücktritt eine gute Entscheidung? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Vettel geht, Alonso kommt

Zwei Ex-Weltmeister teilen ein Schicksal. Sie haben kein Auto, mit dem sie gewinnen können. Sebastian Vettel zieht die Konsequenzen und hört auf. Fernando Alonso wird ihn bei Aston Martin ersetzen.

Von: **Michael Schmidt**

Sie haben Rennen und Weltmeisterschaften gewonnen. Sie haben die Formel 1 in den letzten 15 Jahren mit geprägt und sind mit ihrem Sport reich geworden. Ihre großen Erfolge liegen lange zurück. Sebastian Vettel gewann das letzte Mal vor drei Jahren. Fernando Alonsos letzter Sieg liegt neun Jahre zurück. Im Moment sieht es nicht so aus, als würden in naher Zukunft Trophäen dazukommen. WM-Punkte sind für Vettel und Alonso im Augenblick das bestmögliche Resultat.

Für die großen Erfolge sitzen beide im falschen Auto. „Auf absehbare Zeit kannst du nur in einem Ferrari, Red Bull oder Mercedes gewinnen", ist sich Vettel sicher. Der 35-Jährige hat seine Konsequenzen daraus gezogen. Er beendet beim Finale in Abu Dhabi mit seinem 299. Grand Prix seine Karriere. Alonso hält trotzig an seinem Traum fest, vielleicht doch noch einmal in einem Siegerauto zu sitzen. Er gab nach dem Grand Prix von Ungarn überraschend bekannt, dass er den frei gewordenen Platz bei Aston Martin übernimmt.

Vettel hat sich den Rücktritt nicht leicht gemacht, auch wenn es der frühe Zeitpunkt der Verkündung vermuten lässt. Aston Martin wollte vor der Sommerpause Klarheit. Offenbar waren die Gespräche mit Alonso schon so weit fortgeschritten, dass in Budapest nur noch die Unterschrift unter den Vertrag gesetzt werden musste.

Vettel war bis zuletzt hin- und hergerissen zwischen der freiwilligen Rente und der Option, doch noch ein Jahr dranzuhängen. „Es reizt mich immer noch, diese ultimativen Fahrmaschinen zu bewegen, aber die Zahl der Gründe, die mich davon wegziehen, überwiegt die Zahl der Gründe zu bleiben. Ich habe jetzt andere Interessen und bin nicht mehr bereit, so viel Zeit in etwas zu investieren, das mich weg von der Familie hält."



Es fühlte sich für Vettel falsch an, für die Umwelt zu kämpfen und gleichzeitig um die Welt zu reisen und schnelle Autos zu fahren.

Alonso dagegen ist so engagiert, als hätte er erst 30 und nicht 347 Grands Prix auf dem Buckel. Eigentlich hatten alle Experten erwartet, dass der Doppel-Champion die Suche nach Erfolg bei Alpine fortsetzt. Dann kam am Montag nach Budapest die überraschende Wechselmeldung: Ausschlaggebend war offenbar, dass sich sein neues Team zuletzt hochkarätig mit Ingenieuren von Red Bull und Mercedes verstärkt hat: „Ich habe genau verfolgt, wie das Team systematisch großartige Leute verpflichten konnte, die bereits wissen, wie man gewinnt. Und ich habe gesehen, mit welchem Einsatz man die neue Fabrik in Silverstone aufbaut. Das macht Aston Martin zu einem spannenden Team."

Alonso zieht Reißleine

Alonso kennt das Geschäft. Alpine tat sich zuletzt schwer, eine Anlaufstation zu finden, um Juniorpilot Oscar Piastri ein Jahr zu parken. Die Option Williams war dem Australier offen-



Sebastian Vettel macht den Weg bei Aston Martin für seinen alten Widersacher Fernando Alonso frei

XPB

bar nicht gut genug. So bestand die reale Gefahr, dass sich die französische Equipe am Ende gegen Alonso entscheiden muss, bevor das eigene Supertalent abhanden kommt. Da zog der Asturier lieber selbst rechtzeitig die Reißleine: „Ich beabsichtige, in diesem Sport wieder Siege zu feiern, und deshalb muss ich die Gelegenheiten nutzen, die sich für mich richtig anfühlen", begründete er den plötzlichen Abschied.

Und so kreuzen sich die Wege von Vettel und Alonso ein letztes Mal. Man darf gespannt sein, ob Aston Martin mehr als nur ein Notnagel ist. In seinem 20. Formel-1-Jahr muss Alonso nun wieder etwas aufbauen, was er bei Alpine schon begonnen hat. Die Frage lautet, wie viel Zeit dem Routinier noch bleibt. Immerhin hat ihn sein neuer Arbeitgeber gleich mit einem mehrjährigen Vertrag ausgestattet.

Vettel hingegen glaubt, dass er den richtigen Zeitpunkt gefunden hat, seinem Leben eine neue Richtung zu geben. Ganz ohne Angst geht er nicht in den neuen Lebensabschnitt. „Es ist der Moment, etwas anderes zu tun, auch wenn ich noch nicht weiß, wie das Andere aussieht. Es kann sein, dass ich in das berühmte schwarze Loch falle. Aber ich habe genug Freunde, die mir da raushelfen werden, wenn es so weit kommen sollte."

Aston Martin wollte den Deutschen unbedingt behalten. Er ist für die Ingenieure die Referenz, der Antreiber und die Datenbank mit der Erfahrung von fast 300 Grands Prix. „Wir werden seine Qualitäten vermissen", bedauerte Teamchef Mike Krack beim Abschied. Nur vier Tage später war von Trauer dann aber nichts mehr zu spüren: „Im ganzen Ingenieursteam herrscht gespannte Freude, dass wir mit Fernando zusammenarbeiten dürfen. Er inspiriert uns dazu, bessere Leistungen zu zeigen", so Krack.

Am Mittwoch vor Budapest hatte Vettel die Teamleitung informiert, am nächsten Morgen in der Garage seine Mannschaft. „Ich wollte nicht, dass sie es aus der Presse erfahren." Sportdirektor Andy Stevenson erzählt: „Es war eine sehr emotionale Ansprache. Jeder hat gespürt, dass es von Herzen kommt und dass da nichts gespielt ist. Da sind einige Tränen geflossen, auch bei gestandenen Männern."

Vettels Rücktritt ist kein Misstrauensvotum gegen sein Team, auch wenn die zuletzt enttäuschenden Resultate etwas damit zu tun haben. „Für diesen Job musst du alles geben. Ich ziehe keine Befriedigung daraus, nur mitzufahren. Dafür sind die Opfer zu groß. Das Team hat alles, um irgendwann einmal Rennen zu gewinnen. Die Leute, die Ressourcen, die Werkzeuge, die Moral. Aber das geht nicht von heute auf morgen."

Auf ein langfristiges Projekt wollte sich der 53-fache GP-Sieger nicht mehr einlassen. Er glaubte nicht mehr daran, dass schon 2023 alles besser wird. Die Warnung der Teamleitung, dass er sich nächstes Jahr noch ärgern wird, wenn die grünen Autos um Podiumsplätze fahren, während er auf der Couch sitzt, kam bei ihm nicht mehr an. Das gleiche Prinzip Hoffnung hatte man ihm schon vergangenes Jahr verkauft. Mit dem Neustart der Formel 1 wären alle gleich, und ein Team wie Aston Martin könnte das goldene Los ziehen. Die Luxusmarke zog zunächst einmal eine Niete.

Der perfekte Rücktritt, so wie bei Jackie Stewart oder Alain Prost, ist ihm nicht gelungen. Dem geplatzten Traum, mit Ferrari Weltmeister zu werden, folgte das Experiment Aston Martin, in dem sich Vettel beweisen wollte, dass er es in einer anderen Umgebung doch noch kann.

Vettel spürte außerdem, dass seine Umweltkampagne und sein Job als Formel-1-Fahrer nicht mehr kompatibel sind. Zumal die Formel 1 viel zu spät auf den klimaneutralen Kraftstoff aufspringt. Bis 2026 zu warten, machte ihn fast zornig. Es fühlte sich einfach falsch an, für die Umwelt zu kämpfen und gleichzeitig um die Welt zu reisen und schnelle Autos zu fahren. „Ich kann es niemandem verübeln, wenn sie mich einen Heuchler nennen." Die Bühne Formel 1 kann er jetzt nicht mehr für seine Anliegen nutzen. Deshalb hat er gleichzeitig mit seinem Rücktritt ein Instagram-Profil angelegt. Es wird seine Plattform für die Zukunft sein. Es wäre, so Vettel, falsch gewesen, nur deshalb weiterzufahren, um ein Schaufenster zu haben, um die Leute wachzurütteln. „Meine Stimme wird an Gewicht verlieren. Doch für mich ist die Message wichtiger als die Bühne." ■



MOTORSPORT IMAGES

Um Rennsiege kämpften die beiden Routiniers zuletzt nur noch selten



XPB

Aston-Besitzer Lawrence Stroll und Fernando Alonso sind alte Freunde



ASTON MARTIN

Vettel muss sich andere Plattformen für sein soziales Engagement suchen

Formel 1

Aston Martin mit Trick

Der Hungaroring verlangt nach maximalem Abtrieb. Also schnallten die Teams die größten Heckflügel auf. Der von Aston Martin erregte die meiste Aufmerksamkeit. Der Rennstall aus Silverstone hat ein Schlupfloch im Regelwerk gefunden.

Von: **Andreas Haupt**

Acht von zehn Teams besserten für das letzte Rennen vor der Sommerpause nach. Nur Ferrari und Williams verzichteten auf neue Aerodynamikteile. Haas hatte für den GP Ungarn das größte Upgrade im Gepäck, Aston Martin das auffälligste – obwohl es nur den Heckflügel betraf.

Eigentlich sehen die Regeln vor, dass sich das Heckflügel-Profil in einem Schwung nach unten in die Endplatte rollt. So wird dem Flügel Effektivität geraubt und weniger turbulente Luft nach hinten produziert. Aston Martin hat jetzt einen Weg gefunden, wieder Flügel mit hochragenden Endplatten zu bauen. Das Hauptblatt geht in eine konkave Oberfläche über. An der Oberseite entsteht eine Wulst. So sind alle Radien-Vorgaben eingehalten. Die Lösung bringt mehr Abtrieb und verbessert die Effizienz. Die FIA hat nichts dagegen, die Konkurrenz applaudiert und wird nachbauen. Aston will den Trick auch für Flügel mit weniger Abtrieb adaptieren. ■



MSA

Um die Radien-Vorgaben im Reglement einzuhalten, entsteht eine Wulst

Formel 1

Krieg oder Frieden

Kurz bevor der FIA-Weltrat über die Unterboden-Regel für 2023 entscheidet, versuchten die Teams den Präsidenten auf ihre Seite zu ziehen. Es wird am Ende wohl auf einen Kompromiss hinauslaufen.

Von: **Michael Schmidt**

Am 2. August entscheidet der FIA-Weltrat über die neue Unterboden-Regel zum Schutz der Piloten. An allen Teams vorbei. Der Weltverband will die Änderungen am Unterboden unter dem Vorwand der Sicherheit durchpeitschen. Die FIA hat angedroht, die Kanten des Unterbodens um 25 Millimeter anzuheben und den Anstieg der Venturi-Kanäle unter dem Auto zu ändern. Sechs Teams laufen dagegen Sturm. Weil sie dahinter eine Lex Mercedes vermuten. Weil das Bouncing eigentlich unter Kontrolle ist. Und weil die FIA ab Spa einen Grenzwert für die Vertikalkräfte festlegt, der bestimmt, was sicher ist und was nicht.

Die Rebellen haben einen Anstieg der Unterbodenkante um zehn Millimeter vorgeschlagen. Weil damit die Autos nicht umgebaut werden müssten, was Geld spart. FIA-Präsident Mohammed bin Sulayem versuchte, sich ein Bild von dem Thema zu machen und hat mit fast allen Piloten telefoniert. Angeblich sehen 16 von 20 Fahrern ein erhöhtes Sicherheitsrisiko. In Budapest empfing Bin Sulayem Teamchefs und Ingenieure. Mercedes glaubt, dass die Unfälle von Mick Schumacher und Daniel Ricciardo in Monaco und der Crash von Charles Leclerc in Paul Ricard eine Folge des Aufsetzens ihrer Autos war. Red-Bull-Technikchef Adrian Newey demonstrierte, dass die Bedenken unbegründet sind. Teamchef Christian Horner: „Es wird einen Kompromiss geben. Aber wie sieht der aus?“ ■



XPB

Wie entscheidet sich FIA-Präsident Bin Sulayem (l.) im Bouncing-Streit?

NACHRICHTEN

PORSCHE WILL DIE HÄLFTE

Porsche hat bei den Kartellämtern die Absicht hinterlegt, 50 Prozent des Rennstalls von Red Bull zu kaufen. Der Deal kann aber erst über die Bühne gehen, wenn das Motoren-Reglement für 2026 feststeht. Er muss vor September abgeschlossen werden, weil Porsche danach wegen des Börsengangs 100 Tage lang keine großen Geschäfte tätigen darf. Das Pikante: Auch Honda hat Red Bull ein Angebot gemacht.

PIASTRI STEIGT AUF

Durch den Wechsel von Fernando Alonso zu Aston Martin ist klar, dass Oscar Piastri 2023 das zweite Alpine-Cockpit neben Esteban Ocon erhält. Ein Verlierer der Rochade heißt Mick Schumacher. Der Deutsche hatte sich schon Hoffnungen auf das Cockpit bei Aston Martin gemacht. Vettel selbst brachte seinen Kumpel als geeigneten Nachfolger ins Spiel. Sollte Haas nicht mit dem Ferrari-Junior weitermachen wollen, bleiben nicht mehr viele Optionen.

ALEX ALBON BLEIBT

Teamchef Jost Capito hat bestätigt, dass Alexander Albon auch 2023 für Williams auf Punktejagd gehen wird. Das Team zieht die Option auf den Thailänder. „Er fühlt sich sehr wohl bei uns. Selbst wenn er das Team wechseln könnte, würde er bei uns bleiben“, erklärte Capito zu der Personalie. Wer das zweite Cockpit bekommt, steht noch nicht fest. Eigentlich hatte man auf ein Leihgeschäfft mit Oscar Piastri gehofft. Gesucht wird nun ein schneller Pilot mit Sponsoren im Gepäck.

VERSTAPPEN MAULT

Track Limits waren auch in Ungarn ein Thema. In der Qualifikation traf es Sergio Pérez und Pierre Gasly. Max Verstappen klagte über die Rennleitung. „Wir Fahrer wollen ihnen helfen, sie hören aber nicht zu. Sie behandeln uns fast wie Amateure.“



DAS SPIEL
IST NIE AUS.
kicker
WEB | APP | PRINT | SOCIAL | PODCAST | SHOP
AB JETZT
IM HANDEL!
Gleich bestellen!
Telefon +49 (0)911 216-2222
E-Mail: kicker@kicker-onlineshop.de
www.kicker.de/bundesliga-sonderheft
Dein Händler in der Nähe:
www.mykiosk.com
BUNDESLIGA DIE TEAMS. DIE INFOS. DIE FRAGE: WER STOPPT DIE BAYERN?
kicker
SONDERHEFT
+STECKTABELLE
Der Stand für die Wand
Kult!
STARS & TRANSFERS
DAS ORIGINAL seit 1963
BUNDES
LIGA
PLUS
2. Liga &
3. Liga
2022/
2023
ALLES DRIN Gewinnspiel 15-Euro-Gutschein Spielplan-Poster eMagazine
FOTO: NORBERT SCHMIDT

Formel 2

Titelduell spitzt sich zu

Théo Pourchaire konnte in Budapest zum dritten Mal in diesem Jahr das Hauptrennen gewinnen. Damit verkürzte der Franzose den Rückstand in der Fahrerwertung auf nur noch 21 Punkte.

Von: **Tobias Grüner**

Die Meisterfrage schien eigentlich schon beantwortet. Felipe Drugovich hatte sich in der ersten Saisonhälfte einen komfortablen Vorsprung vor Titelrivale Théo Pourchaire rausgefahren. Der Franzose holte zuletzt zwar drei Mal in Folge Punkte auf, aber immer nur kleine Zähler. In Budapest landete der Sauber-Junior nun einen richtigen Big Point. Von Startplatz 4 hatte er sich schon auf den ersten Metern vorbei an Drugovich und Pole-Sitter Ayumu Iwasa gesetzt. Marcus Armstrong, der im ersten Stint kurz in Führung lag, musste beim Boxenstopp warten, um keine Unsafe-Release-Strafe zu kassieren. Damit war der Weg für Pourchaire frei. Drugovich kämpfte mit erhöhtem Reifenverschleiß und sammelte auf Rang 9 nur zwei Pünktchen.

Enzo Fittipaldi landete dank einer guten Strategie am Sonntag auf Rang 2. Im Sprint am Samstag hatte der Brasilianer nach dem gewonnen Start sogar eine Siegchance. Doch ein Fehler in Kurve 2 machte Jack Doohan und Jüri Vips den Weg auf die oberen Positionen des Podiums frei. Pourchaire war im Sprint leer ausgegangen. Er musste im Startgetümmel von Kurve 1 ausweichen und fiel weit zurück. Die Aufholjagd endete knapp außerhalb der Punkte auf Rang 9. Für David Beckmann gab es bei seinem zweiten Gastauftritt für Van Amersfoort keine Zähler. ■



SAUBER

Théo Pourchaire holte in Budapest 18 Punkte auf Konkurrent Drugovich auf

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	45.42,642 min
2.	Jüri Vips	+ 5,275 s
3.	Enzo Fittipaldi	+ 6,325 s
4.	Felipe Drugovich	+ 7,792 s
5.	Frederik Vesti	+ 9,266 s
6.	Liam Lawson	+ 13,550 s
7.	Marcus Armstrong	+ 20,185 s
8.	Ayumu Iwasa	+ 20,723 s
9.	Théo Pourchaire	+ 21,715 s
10.	Oliver Caldwell	+ 29,794 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	58.56,681 min
2.	Enzo Fittipaldi	+ 3,641 s
3.	Ayumu Iwasa	+ 5,927 s
4.	Frederik Vesti	+ 6,760 s
5.	Jüri Vips	+ 9,624 s
6.	Marcus Armstrong	+ 13,542 s
7.	Liam Lawson	+ 14,755 s
8.	Richard Verschoor	+ 20,156 s
9.	Felipe Drugovich	+ 28,627 s
10.	Logan Sargeant	+ 29,230 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Felipe Drugovich	180
2.	Théo Pourchaire	159
3.	Logan Sargeant	119
4.	Enzo Fittipaldi	100
5.	Jehan Daruvala	94

Formel 3

Feuchtes Vergnügen

Auf feuchter Strecke sicherten sich Caio Collet und Alexander Smolyar die F3-Siegerpokale in Budapest. Die Titelfavoriten Hadjar und Martins sammelten nur kleine Punkte.

Von: **Tobias Grüner**

Im F3-Qualifying von Budapest sah es zunächst nach einer großen Prema-Show aus. Doch zwei Minuten vor dem Abpfiff strandete plötzlich der Carlin von Zak O'Sullivan auf der Zielgerade. Die Rennleitung unterbrach die Session. Beim Wiederanpfiff kamen die Prema-Piloten nicht rechtzeitig in die Gänge. Alexander Smolyar begann seinen letzten Run dagegen knapp vor Ablaufen der Uhr und sicherte sich die Pole-Position. Im Sprint kam es erneut dicke für Prema. In der letzten Runde kegelten sich Arthur Leclerc und Jak Crawford von der Bahn. Seinen Premierensieg sicherte sich Caio Collet, der auf feuchter Piste tolle Überholmanöver und einen starken Speed zeigte. Franco Colapinto und Kush Maini komplettierten das Podium.

Auch das Hauptrennen begann wieder auf feuchter Piste, im Gegensatz zum Vortag aber mit einem stehenden Start. An den ersten drei Positionen änderte sich das ganze Rennen nichts. Smolyar gewann vor Zane Maloney und Ollie Bearman. O'Sullivan pokerte in den letzten Runden mit dem Wechsel auf Slicks und wurde mit Platz 4 belohnt. Eine Runde mehr und es wäre der Sieg geworden. Die beiden Titelfavoriten Isack Hadjar und Victor Martins sammelten nur kleine Punkte und liegen nun gleichauf. ■



XPB

Alexander Smolyar (l.) gewinnt das F3-Hauptrennen von der Pole-Position

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Caio Collet	37.34,616 min
2.	Franco Colapinto	+ 8,789 s
3.	Kush Maini	+ 9,694 s
4.	Isack Hadjar	+ 12,004 s
5.	Oliver Bearman	+ 13,915 s
6.	Victor Martins	+ 14,607 s
7.	Gregoire Saucy	+ 15,561 s
8.	Oliver Goethe	+ 19,682 s
9.	Roman Stanek	+ 20,082 s
10.	Zane Maloney	+ 21,180 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Alexander Smolyar	45.02,423 min
2.	Zane Maloney	+ 5,560 s
3.	Oliver Bearman	+ 5,585 s
4.	Zak O'Sullivan	+ 7,316 s
5.	Jak Crawford	+ 8,705 s
6.	Juan Manuel Correa	+ 10,059 s
7.	Kush Maini	+ 10,578 s
8.	Arthur Leclerc	+ 10,983 s
9.	Caio Collet	+ 19,452 s
10.	Victor Martins	+ 19,614 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Isack Hadjar	104
2.	Victor Martins	104
3.	Arthur Leclerc	95
4.	Jak Crawford	80
5.	Oliver Bearman	80



Mercedes-Pilot Stoffel Vandoorne steht nach dem Double-Header in London kurz vor dem Titelgewinn in der Formel E

MOTORSPORT IMAGES

Fast am Ziel

FORMEL E IN LONDON

1. Rennen, 37 Runden à 2,141 km

1.	Jake Dennis	46.56,557 min
2.	Stoffel Vandoorne	+ 2,223 s
3.	Nick Cassidy	+ 12,663 s
4.	Oliver Askew	+ 14,904 s
5.	Mitch Evans	+ 17,128 s
6.	Nyck de Vries	+ 17,367 s
7.	António Félix da Costa	+ 17,733 s
8.	Maximilian Günther	+ 22,067 s
9.	Lucas di Grassi	+ 32,139 s
10.	Pascal Wehrlein	+ 34,347 s

2. Rennen, 38 Runden à 2,141 km

1.	Lucas di Grassi	49.28,805 min
2.	Jake Dennis	+ 3,191 s
3.	Nyck de Vries	+ 4,508 s
4.	Stoffel Vandoorne	+ 10,358 s
5.	António Félix da Costa	+ 13,946 s
6.	Sébastien Buemi	+ 20,399 s
7.	Robin Frijns	+ 20,850 s
8.	Sam Bird	+ 21,748 s
9.	Sérgio Sette Câmara	+ 28,913 s
10.	Pascal Wehrlein	+ 29,685 s

FAHRER-WERTUNG

1.	Stoffel Vandoorne	185 Punkte
2.	Mitch Evans	149
3.	Edoardo Mortara	144
4.	Jean-Éric Vergne	128
5.	António Félix da Costa	116

Stoffel Vandoorne steht nach dem Double-Header in London kurz vor dem Titelgewinn. Der Mercedes-Fahrer konnte in der Metropole viele Punkte zwischen sich und seine Verfolger legen. Die beiden Rennen der Formel E gewannen Jake Dennis und Lucas di Grassi.

Von: **Joel Lischka**

Matchball Stoffel Vandoorne, heißt es für den Belgier im Kampf um den WM-Titel. Am vorletzten Wochenende der Formel E in London erkämpfte sich der Mercedes-Mann den Vorteil für das Saisonfinale in Seoul. Seine Konkurrenten schüttelte Vandoorne in der Tabelle ab.

Den Grundstein legte der 30-Jährige bereits im Qualifying am Samstag, als er seinen Mercedes in die erste Startreihe stellte. Die Pole-Position sicherte sich Lokalmatador Jake Dennis. Platz 3 ging an Nyck de Vries im zweiten Mercedes. Der erste Meisterschaftskonkurrent Vandoornes stand mit Edoardo Mortara nur auf Rang 9. Mitch Evans musste von Platz 14 starten. Den Sprint zur ersten Kurve entschied Dennis im Andretti-BMW für sich. Vandoorne sortierte sich dahinter ein, während Sérgio Sette Câmara nach einem starken Qualifying von Platz 4 startend de Vries überholte. Im Getümmel fiel die erste Vorentscheidung im Titelkampf. Der WM-Zweite Mortara kollidierte mit Jaguar-Pilot Sam Bird. Der Venturi-Mercedes des Schweizers war daraufhin so beschädigt, dass er nach einem Reparatur-Stopp dem Feld hoffnungslos hinterherfuhr.

An der Spitze kontrollierte Dennis das Geschehen. Nach zehn Minuten kam es zu den ersten Aktivierungen des Attack Modes (zweimal vier Minuten) im Feld. Die drei Führenden zogen kurz darauf nach und setzten den Boost in der gleichen Runde ein. Profiteur davon war Nyck de Vries, der einen Umlauf früher die zusätzlichen 30 kW angefordert hatte und dadurch an Sérgio Sette Câmara vorbeischlüpfte.

Nach rund 20 Minuten setzte die zweite Attack-Mode-Phase ein, die aber zu keinen Verschiebungen an der Spitze führte. Am Ende gewann Dennis souverän vor Vandoorne. Platz 3 ging an Nick Cassidy, nachdem Nyck de Vries eine Fünf-Sekunden-Strafe für das mehrfache Spurwechseln beim Verteidigen verhängt bekommen hatte. Bereits in New York war der Niederländer mit unsauberem Fahren aufgefallen.

Vandoornes Big Points

Für den Sonntag sicherte sich erneut Jake Dennis die Pole. Neben dem Engländer stand Lucas di Grassi in Reihe 1. Vandoorne und Evans teilten sich die siebte Reihe. Beim Start behielt Dennis die Führung vor di Grassi. Als Jean-Éric Vergne seinen DS-Techeetah abstellen musste, kam es zu einer Safety-Car-Phase. Im zweiten Rennen standen den Fahrern drei Attack-Modes à vier Minuten zur Verfügung. Das führte zu vielen Positionswechseln. Jaguar-Mann Mitch Evans kämpfte um seine schwindenden WM-Chancen und arbeitete sich bis auf Rang 5 nach vorne. Vandoorne war jedoch in Schlagdistanz zu seinem Kontrahenten.

Dennis und di Grassi wechselten sich mehrfach an der Spitze ab, bis sich der Brasilianer entscheidend durchsetzen konnte. Dahinter kam es zum Drama: Kurz vor Schluss rollte Evans auf Platz 4 liegend aus und konnte nach dem Neustart seines Jaguars keine Punkte einfahren. Stoffel Vandoorne bedankte sich und erbte hinter seinem Teamkollegen de Vries den vierten Rang. Für die letzten beiden Läufe des Formel-E-Debüts in Seoul hat Vandoorne nun ein beruhigendes Polster von 36 Punkten und mehr als eine Hand am WM-Titel. Einen Matchball wird der Belgier vermutlich nutzen. ■



MOTORSPORT IMAGES

Heimsieg: Ein starkes Wochenende fuhr Jake Dennis mit den Plätzen 1 und 2

Die Last ist von den Schultern gefallen: Alexander Rossi war 49 Rennen lang sieglos

INDYCAR

Abschiedsgeschenk

Andretti-Fahrer Alexander Rossi konnte sich nach 1133 Tagen ohne Sieg endlich erlösen. Auch wegen des erneuten Pechs seines Teamkollegen Colton Herta dominierte er die zweite Rennhälfte auf der Rundkurs-Version des Indianapolis Motor Speedways. Penske-Pilot Will Power sprang trotz eines chaotischen Starts an die Spitze der Meisterschaft.

Von: **Philipp Körner**

Drei Jahre, 49 Rennen und unzählige Nackenschläge – selbst der sonst so kalifornisch-coole Alexander Rossi wurde nach dem Ende seiner bisweilen unglaublichen Durststrecke ungewohnt emotional. Kurz nach seinem ersten Sieg auf der Roadcourse-Variante atmete der Indy-500-Sieger kräftig durch und erklärte: „Das ist eine Befreiung. Über eine sehr lange Zeit sind mir so viele Dinge widerfahren. Mir tut das Pech von Colton sehr leid, aber ich bin so erleichtert, dass wir heute das Glück hatten."

Dass am vergangenen Wochenende der Bann endlich gebrochen werden könnte, deutete sich bereits in der Qualifikation an. In dieser holte sich zwar Felix Rosenqvist (McLaren SP) die Pole-Position, jedoch fühlte sich Rossi mit dem zweiten Rang gut für das Rennen aufgestellt. Laut des nächstjährigen McLaren-Fahrers habe die Renn-Pace auf der GP-Schleife zuletzt immer gestimmt. Dritter wurde McLaren-SP-Mann Patricio „Pato" O'Ward.

Rückkehr des alten Rossi

Wie gewohnt boten die schwungvollen Kurven des Infields gleich zu Beginn reichlich Chaos und Action. Unter anderem drehte sich Pato O'Ward im Durcheinander in der zweiten Kurve weg. Will Power, der von Rang 4 aus ins Rennen gegangen war, hatte den Mexikaner leicht touchiert, als er selbst unsanft weggedrückt wurde. In den nächsten Runden ging es für den Australier dann immer weiter nach hinten, weshalb sein Team im Zuge der ersten Neutralisierung ab Runde 3 – Foyt-Hinterbänkler Dalton Kellett hatte sich gedreht – die Strategie umstellte.

Wie schon beim Rennstart zog Pole-Setter Rosenqvist auch bei der Freigabe zunächst leicht davon. Doch schon in den anschließenden Umläufen verlor der Schwede stark an Boden und rutschte von den Podiumsplätzen. An der Spitze gaben von da an Herta und Rossi das Tempo vor. Der von Startrang 6 kommende Rahal-Rookie Christian Lundgaard hielt sich souverän in der Verfolgerrolle.

In der 42. von insgesamt 85 Runden zog Herta plötzlich zur Seite und humpelte in die Boxengasse zurück. Die Kraftübertragung des Dallara-Honda hatte auf dramatische Weise ihren Dienst quittiert. Mangels weiterer Cautions war der Weg für Rossi daraufhin ohne echte Hürden. Der 30-Jährige bedankte sich demütig bei seinem Team, welches ihn trotz des baldigen Wechsels nie aufgegeben hätte. Zweiter wurde der Däne Lundgaard, der damit seinen bislang größten Erfolg in Amerika feierte. Mit einem dritten Platz und der damit verbundenen Tabellenführung krönte Power seine meisterlich-smarte Aufholjagd. Josef Newgarden (Team Penske) wurde nach dem Schock in Iowa Fünfter. ■

INDYCAR, INDY-GP #2

1.	Alexander Rossi	1:48.39,1825 h
2.	Christian Lundgaard	+ 3,5441 s
3.	Will Power	+ 14,8481 s
4.	Scott McLaughlin	+ 15,9694 s
5.	Josef Newgarden	+ 18,4253 s
6.	Rinus VeeKay	+ 22,9626 s
7.	Graham Rahal	+ 23,3542 s
8.	Scott Dixon	+ 23,6130 s
9.	Felix Rosenqvist	+ 24,4659 s
10.	Álex Palou	+ 27,6401 s

Pole-Position:
Felix Rosenqvist: 1.10,2265 min.
Meiste Führungsrunden:
Alexander Rossi, 44/85 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Power	431 Punkte
2.	Ericsson	422
3.	Newgarden	399
4.	Dixon	393
5.	O'Ward	385



MOTORSPORT IMAGES

Der neue Tabellenführer Power kämpfte sich nach frühen Problemen nach vorne



GTWC

Der Mercedes von Akkodis ASP gewann das 24h-Rennen nach hartem Kampf mit BMW

Sternzeichen Spa

Die 74. Ausgabe des 24h-Rennens in Spa war ein voller Erfolg: 73 000 Fans bestaunten über 24 Stunden 66 GT3-Rennwagen. Der Sieger kam natürlich aus der 23 Wagen starken Pro-Klasse, wo neun Hersteller mit Werksmaterial am Start standen. Der Sieger heißt: Mercedes-AMG – auf Platz 1 und 2.

Von: **B. Leppert; A. Cotton; M. Schurig**

Seit mittlerweile zwölf Jahren spielen beim 24h-Klassiker in Spa die GT3-Rennwagen die erste Geige. Was gleichbedeutend damit ist, dass die deutschen Hersteller die erste Geige spielen, denn bei zwölf Rennen siegten Audi, BMW, Mercedes und Porsche elf Mal – nur 2021 konnte Ferrari die deutsche Dominanz brechen. Damit war 2022 wieder Schluss: Das Mercedes-Team Akkodis ASP siegte mit den Piloten Raffaele Marciello, Daniel Juncadella und Jules Gounon. Drei absolute Top-Fahrer im Zenit ihres Schaffens, gepaart mit einem zuverlässigen Rennauto und einem guten Team – das konnte gar nicht schiefgehen, dachten viele vor dem Rennen.

Das war ein Irrglaube, zumindest fast: „Wir hatten letztes Jahr ein Auto, um hier zu siegen, sind dann aber ausgefallen", so Sieger Jules Gounon. „Am Ende ist das 24h-Rennen in Spa ein gewaltiges Puzzlespiel, wo alles zusammenpassen muss: die Fahrer, das Auto, das Team – und dann brauchst du auch noch Glück!"

Aberglaube und Irrglaube

Offenbar hilft es auch, wenn man einfach dran glaubt: „Ich hatte schon zu Wochenbeginn ein gutes Gefühl, dass wir hier gewinnen werden", sagte Juncadella. Der Spanier war live dabei, als das Team die Karte Glück brauchte: Kurz vor einem massiven Unfall des Porsche-Piloten Matthew Payne gegen 02.15 Uhr am Sonntagmorgen hatte Juncadella den Mercedes mit der Startnummer 88 übernommen, als er in der Outlap feststellen musste, dass irgendwas mit der Pedalverstellung nicht stimmte: Bei Vollgas wanderte die ganze Pedalbox nach vorne, wenn er vom Gas ging, rutschte die Pedalbox wieder zurück. „Die Nummer hätte uns das Rennen kosten können, wir hatten nur Glück, dass kurz danach erst eine FCY- und danach eine Safety-Car-Phase kam, die dann in der Folge zum Rennabbruch führte." Der Rennleitung blieb nichts anderes als Rot übrig, der zum Glück unverletzte Porsche-Pilot musste geborgen und die Strecke von Trümmerteilen geräumt werden.

> „Am Ende ist das 24h-Rennen in Spa immer ein gewaltiges Puzzlespiel, wo alles zusammenpassen muss: Auto, Fahrer, Team – und dann auch Glück."
>
> Mercedes-Pilot Jules Gounon

Juncadella fragte das Team, ob er sich hinter dem Safety Car abschnallen und versuchen solle, das Malheur zu beheben. „Das war keine gute Idee, denn die Onboard-Kamera lief live im Fernsehen, wir hätten dafür sofort eine Strafe bekommen", sagte Mercedes-Kundensportchef Stefan Wendl nach dem Rennen. Die rote Flagge kam zur rechten Zeit.

Aber herrschen bei einem Rennabbruch nicht Parc-fermé-Bedingungen? Richtig, doch der Fahrer selbst darf ohne Werkzeug und ohne fremde Hilfe reparieren. Bei genauerer Inspektion stellte sich heraus, dass ein Kieselstein die Pedalboxfixierung lahmgelegt hatte. Der Spanier musste also nur säubern – nicht reparieren. Schwein gehabt.

Teamkollege Jules Gounon hatte übrigens auch noch mal Dusel, als er in der 20. Rennstunde von einem tollpatschigen Markenkollegen umgeworfen wurde, als der beim Abbiegen in die Box den führenden Daimler umdrehte. Damit waren die Glücksmomente für die Nummer 88 aufgebraucht, nicht aber die Aufregung im Rennen. Nach der letz-

„Ich habe mich bei Teamkollege Raffaele Marciello nach dem Feindkontakt in Runde 497 sofort entschuldigt – es war wirklich keine Absicht im Spiel."

GetSpeed-Pilot Luca Stolz

ten Safety-Car-Phase, die knapp fünf Stunden vor Schluss endete, war der spätere Sieger in harte Zweikämpfe verstrickt: In Runde 453 lieferte sich Jules Gounon mit Aston-Martin-Pilot Nicki Thiim ein Sprintduell Richtung Eau Rouge, der Däne innen, der Franzose außen. Wider Erwarten hielt Gounon auf der Außenspur voll dagegen, Thiim musste in der Links nach der Senke lupfen und drehte sich spektakulär. Rennen wurden schon aus blöderen Anlässen verloren.

Noch abstruser war der Bruderkampf zwischen dem Sieger und dem zweitplatzierten GetSpeed-Mercedes, wo sich Luca Stolz in Runde 497 ausgangs La Source an Raffaele Marciello vorbeirempeln wollte und den Italiener dabei unsanft in den Kies drückte. Eine Rüge am Funk von Sportchef Wendl reichte aus, um Stolz dazu zu bewegen, die Position eine Runde später an gleicher Stelle wieder zurückzugeben. „Ich habe mich sofort bei Marciello entschuldigt, das war keine Absicht", sagte Stolz.

Fakt ist aber auch: Mehr als diese vier Glücksmomente musste Nummer 88 nicht in Anspruch nehmen. „Wir hatten ein schnelles und zuverlässiges Auto, die Fahrer haben keine Fehler gemacht und wir hatten bei den wärmeren Bedingungen am Sonntag eine sehr gute Reifennutzung und Konstanz", hielt Schlussfahrer Marciello fest.

Das viele Glück und die große Fehlerfreiheit waren der Schlüssel zum Sieg, gerade im Vergleich zu den zwei starken Schwesterautos mit Werksunterstützung: Der zweitplatzierte GetSpeed-AMG (#2) hatte erst eine Kollision in der Boxengasse, was zwangsläufig noch eine Strafe wegen eines „Unsafe Release" nach sich zog. Dazu war das Auto beschädigt. Das war dreimal blöd, dazu gab es auch hier ein Problem mit der Pedalbox, also viermal Ungemach und in Summe eine Runde Rückstand – was in Spa eigentlich gleichbedeutend ist mit dem sicheren Tod. Dank cleverer Strategie mit mehrfachen Nachtankstopps in der letzten Gelbphase, die wegen einer Leitplankenreparatur fast 50 Minuten dauerte, konnte sich das GetSpeed-Trio wieder zurückrunden und das Feld aufmischen, da man bei der Rennfreigabe knapp fünf Stunden vor Ende einen vollen Tank und viel Reichweite hatte.

Der Doppelsieg von Mercedes-AMG hätte mit etwas Glück sogar zum Dreifachsieg gereicht, denn der GruppeM-Mercedes mit der Nummer 55 von Maro Engel, Maximilian Buhk und Mikaël Grenier war die letzten Rennstunden in einen engen Fight mit dem am Ende drittplatzierten Ferrari 488 des Iron Lynx Teams (#71) von Antonio Fuoco, Daniel Serra und Davide Rigon verstrickt. Doch GruppeM hatte sich bei der letzten Gelbphase notgedrungen so positioniert, dass zum Erfolg eine weitere Safety-Car-Phase notwendig gewesen wäre. „Uns fehlten zwei Runden für den sogenannten kurzen Stopp – dann hätten wir den Ferrari schlagen können", so Wendl.

Der Mercedes-Motorsportchef war sichtlich stolz darauf, dass sein Strategieteam im Finale bei der letzten Gelbphase mit drei unterschiedlichen Strategien für die drei Top-AMG alle denkbaren Szenarien perfekt abgedeckt hatte. „Das war sicher ein Schlüssel für den Erfolg." Vielleicht noch wichtiger war der Umstand, dass kein einziger Mercedes von Reifenschäden betroffen war.

Und last but not least half natürlich auch die BOP-Einstufung: „Im letzten Jahr fehlte uns in Spa Leistung und Topspeed, was auf eine Runde kein Problem ist, im Verkehr aber schon, weil wir nicht überholen konnten", so Wendl. Für 2022 bekam man 0,5 Millimeter mehr Restriktor, was der sogenannten „Raceability" unter Rennbedingungen half.

BMW mit Raketenpower?

Jedoch gab es trotzdem ein großes Aber – und das hieß BMW. Die Bayern kamen mit einem schlanken Aufgebot noch Spa: zwei Pro-Autos, eines davon auch noch noch besetzt mit den Nürburgring-Junioren – macht eigentlich ein Auto. Das war dafür halbwegs neu: Der M4 GT3 steckt in seinem Debütjahr noch in der Findungsphase, was immer zu Unsicherheiten bei der BOP-Einstufung führt. Dazu hatte ▷



MERCEDES

Das GetSpeed-Team komplettierte mit Platz 2 den Mercedes-Doppelsieg



PORSCHE

Beim Start konnte der Dinamic-Porsche die Führung vor AMG übernehmen



GTWC

Der letztjährige Sieger Ferrari holte diesmal Platz 3 und viele IGTC-Punkte



GTWC

Rowe-BMW leistete bis zwei Stunden vor Ende Gegenwehr gegen Mercedes



GTWC

BMW bisher immer Zuverlässigkeitsprobleme über die Ultradistanz. In einem Satz: Diesen einen BMW hatte niemand auf der Rechnung. Das war ein Fehler.

Denn die Rowe-Crew mit der Startnummer 98 (Augusto Farfus, Nick Yelloly und Nicky Catsburg) machte den Daimlern das Leben schwer. Bereits zur Sechs-Stunden-Marke konnte die Rowe-Crew volle Punkte für die Meisterschaft in der Intercontinental GT Challenge (IGTC) einfahren, bei der Zwölf-Stunden-Marke lag das Junior-Team mit Startnummer 50 (Neil Verhagen, Max Hesse, Daniel Harper) auf Platz 2 hinter dem Schwesterauto.

In der Nacht waren die beiden werksunterstützten BMW eine Macht für sich: Die kühleren Bedingungen taugten den M4, dazu glänzten die BMW mit sehr guten Topspeed-Werten, sodass sie nahezu mühelos durchs Feld schneiden konnten. Die Gegner mussten darauf hoffen, dass sich das Bild am Sonntagmorgen bei steigenden Temperaturen noch mal ändern würde – doch diese Hoffnung schien zu verpuffen.

> „Wir haben die Luftdrücke nicht nach unten korrigiert. Der Reifenschaden entstand durch einen Fremdkörper, den Yelloly aufgepickt haben muss."
>
> BMW-Pilot Augusto Farfus

Die Mercedes hatten unter nahezu allen Bedingungen eine sehr lineare Rundenzeitenentwicklung in ihren Stints, während bei den BMW-Toppiloten Nick Yelloly und Daniel Harper immer die ersten 20 Minuten herausstachen, woraufhin dann ein deutlicher Drop erfolgte. Im Mittel reichte das aber aus, um den Mercedes in den entscheidenden letzten Rennstunden die Stirn zu bieten.

Besonders in der viert- und drittletzten Rennstunde passte kein Handtuch zwischen den führenden Akkodis-ASP-Mercedes und den Top-Rowe mit der Startnummer 98: Der Vorsprung schwankte je nach Boxenstoppsequenz zwischen zwei und fünf Sekunden – der erwartete Drop beim BMW wollte trotz steigender Temperaturen einfach nicht einsetzen. Das spannende Duell um den Sieg endete 1.52 Stunden vor Schluss in Runde 489: Nick Yelloly fing sich hinten rechts einen Reifenschaden ein. Die Vermutung, BMW und Rowe Racing wären vielleicht bei den Reifendrücken ins Risiko gegangen, um den Mercedes zu jagen, erwies sich aber als Trugschluss.

Gummiauflage half BMW

„Wir haben die Drücke gar nicht nach unten korrigiert, der Reifenschaden entstand durch einen Fremdkörper, den Yelloly auf der Strecke aufgepickt haben muss", erklärte Augusto Farfus. Rowe-Teamchef Hans-Peter Naundorf konnte die starke Vorstellung am Sonntag so begründen: „Wir haben sicher davon profitiert, dass das ganze Rennen über trockene Bedingungen geherrscht haben. Damit wies die Strecke eine hohe Gummiauflage auf, das kommt dem M4 GT3 entgegen und hat uns geholfen, den Anschluss an den Akkodis-Mercedes zu halten." Durch den Reifenschaden verlor der Rowe-M4 mehrere Plätze und viel Zeit, die man nur hätte egalisieren können, wenn in den letzten 100 Minuten noch mal eine Safety-Car-Phase ausgerufen worden wäre.

Die beiden BMW, die auf den Plätzen 5 (#50) und 6 (#98) im Ziel einliefen, hätten einen Podestplatz redlich verdient gehabt, übrigens auch deshalb, weil die Autos die volle Distanz ohne Defekte absolvierten. Die Gegner sahen in der starken Performance der Bayern das typische Einstufungsproblem bei neuen GT3-Autos. Ein Sportchef monierte, die BMW seien schnell wie „Raketenschiffe" gewesen, ein anderer Sportchef nannte die BMW „unschlagbar".

Ferrari-Sportchef Antonello Coletta drückte es nach dem dritten Platz für seine Iron-Lynx-Truppe so aus: „Die Mercedes und besonders die BMW waren deutlich schneller auf den Gera-



66 GT3-Rennwagen teilten sich in Spa sieben Kilometer Rennstrecke, da ging es oftmals sehr eng zu



PORSCHE

Der bestplatzierte Porsche von KCMG kam auf Platz 7 ins Ziel



GTWC

Großer Fanzuspruch: Über 70 000 Fans pilgerten zum 24h-Rennen nach Spa

den als wir. Ohne Topspeed kann man hier in Spa nicht überholen, dann bleibt man im Verkehr hängen. Wir waren immer nur dann schnell, wenn wir auf frischen Reifen eine freie Runde hatten. Weil wir konstant trockene Bedingungen hatten, war Spa für mich ein BOP-Rennen – und da hatten Mercedes und BMW die besten Karten."

Mit Platz 3 holte das Iron Lynx Team das Maximum heraus. „Wir haben eine Durchfahrtsstrafe bekommen, weil das Marshalling-System im Auto nicht funktioniert hat, das war nicht hilfreich", so Davide Rigon nach dem Rennen. „An Mercedes und BMW haben wir uns diesmal die Zähne ausgebissen, aber insgesamt konnten wir viele Punkte für die IGTC-Meisterschaft sammeln, was positiv zu bewerten ist." Ferrari-GT-Sportchef Coletta überlegt nun, zwei GT3-Ferrari zum nächsten IGTC-Lauf nach Indianapolis zu entsenden, „auch wenn das ein ziemlich teures Unterfangen wäre."

Mercedes wird nach zwei IGTC-Laufsiegen in Bathurst und

„Weil wir konstant trockene Bedingungen hatten, war Spa ein BOP-Rennen – und da hatten Mercedes und besonders BMW die besten Karten."

Ferrari-GT-Sportchef Coletta

jetzt in Spa sicher dagegenhalten und ebenfalls in Indianapolis und beim neuen Finallauf in Abu Dhabi antreten. Für die anderen eingeschriebenen GT3-Hersteller – Lamborghini, Porsche und Audi – dürfte das mehr als fraglich sein, denn alle drei erlebten in Spa ein Fiasko. Porsche zog sich mit einem mageren siebten Platz für das KCMG-Team (Nick Tandy, Laurens Vanthoor und Dennis Olsen) dabei noch am besten aus der Affäre.

Den Erwartungen entsprach das jedoch überhaupt nicht: Porsche hatte mit den Teams KCMG, EMA, Toksport, Dinamic und GPX Racing gleich fünf gut besetzte 911 GT3 R am Start. Zu Rennbeginn sah auch alles gut aus, bis Mitternacht waren vier Elfer in den Top 12 platziert, was deshalb bemerkenswert war, weil Nick Tandy nach einem Bremsproblem im Qualifying von Startplatz 66 losbrausen musste. Doch der kundige Brite fuhr den Elfer binnen zwei Stunden wieder ins Spitzenfeld.

Ausfallorgie bei Porsche

Alles, was danach passierte, fiel in die Kategorie suboptimal: Kurz nach Mitternacht musste das Dinamic-Team nach einem Unfall mit Lenkungsschaden aufgeben; der EMA-Elfer fiel erst mit Reifenschaden und später mit Unfall zurück; ein ähnliches Schicksal ereilte das Toksport-Team. Das GPX-Trio Kévin Estre, Richard Lietz und Michael Christensen schied Sonntagnacht beim Restart nach der roten Flagge mit Motorschaden aus.

Übrig blieb so nur der KCMG-Elfer, der am Sonntagmorgen sogar kurz die Führung über- ▷

KOMMENTAR

ÄRGERNIS TRACK LIMITS

Generell kann man sagen, dass der Motorsport im Allgemeinen und der GT3-Sport im Besonderen an einer massiven Überregulierung leiden. Für jeden Unsinn erfinden die Veranstalter jedes Jahr neue Regeln, meist im guten Ansinnen, Grenzüberschreitungen zu begrenzen, um einen fairen Wettbewerb sicherzustellen. Leider überschreiten dabei auch die Regelhüter oft genug die Grenzen – wie beim 24h-Rennen in Spa. Seit Jahren köchelt das Thema Track Limits hoch, da haben auch die Streckenmodifikationen samt Kiesbetten in Spa nichts dran geändert. Immerhin haben die Änderungen dazu geführt, dass nur noch vier Kurven (Turns 4, 9, 17 und 19) im Fokus stehen. Die GT3-Topwagen aus der Pro-Klasse werden über GPS-Sensoren und extra aufgebaute Streckenkameras überwacht, dazu sind in den fraglichen Kurven Sachrichter platziert.
Geholfen hat es nichts. Nach zwei Rennstunden mussten alle Strafen genullt werden, weil die Rennleitung nicht hinterherkam. Nach ein paar weiteren Stunden wagte sich erst die Lamborghini-Flotte an die Grenze, bei jeder Meldung gab es in der dafür geschaffenen SRO-Track-Limit-App lange Diskussionen, ob es eine Überschreitung gegeben habe oder nicht. In der Folge strich die Rennleitung laut Aussage mehrerer Sportchefs 70 Prozent aller Track-Limit-Strafen. Das einzige Ergebnis ist damit eine Ungleichbehandlung – also genau das, was mit den Track Limits eigentlich verhindert werden sollte. Sogar GT-Promoter Stéphane Ratel sprach von einem Track-Limit-Rennen.
Das kann so nicht weitergehen, der Sport macht sich lächerlich. Die Lösung: Kiesbetten direkt hinter den Kurbs – dann werden Ausritte automatisch bestraft.



Marcus Schurig
Redakteur

nommen hatte – doch das war nur ein kurzes Strohfeuer. „Nimmt man den Schnitt aller Rennrunden, dann fehlten uns auf Mercedes und BMW fünf bis sechs Zehntelsekunden pro Runde“, so Porsche-GT3-Projektleiter Sebastian Golz. Bis zum Sonntagmorgen konnte man dank cleverer Fahrt und guter Strategie noch mitgeigen, aber als es am Sonntagvormittag wärmer wurde, verblasste die Porsche-Form, was dank der vielen Gelbphasen – 15 Full Course Yellow und 12 Safety Cars – nicht groß auffiel. Das wahre Bild sah man erst in der Schlussphase des Rennens, als die Top-Fahrzeuge fast fünf Stunden unter grünen Bedingungen flatout unterwegs waren.

„Wir haben bei wärmeren Temperaturen den Anschluss verloren“, hielt KCMG-Pilot Nick Tandy fest. „Wir fahren hier mit anderen Sturzwerten und Reifendrücken als beim Vortest. Also haben wir das Auto so abgestimmt, dass wir im ersten und dritten Sektor in den schnellen Kurven gut sind und damit einen ordentlichen Topspeed haben – aber im kurvenreichen zweiten Sektor zahlten wir dafür natürlich den Preis.“

Das Debakel bei Audi

Den größten Tiefschlag musste in Spa fraglos Audi einstecken. Die beiden WRT-Audi sowie die Pro-Autos von Saintéloc und Attempto hatten beim Vortest noch mit

> „Nimmt man den Schnitt aller Rennrunden, dann fehlten uns auf Mercedes und BMW fünf bis sechs Zehntelsekunden pro Runde – das war zu viel.“
>
> Porsche-GT3-Einsatzleiter Golz

exzellenten Longruns geglänzt, doch am Rennwochenende war davon nicht mehr viel übrig.

Das WRT-Topauto mit Dries Vanthoor, Charles Weerts und Kelvin van der Linde (#32) hatte bereits in der Anfangsphase einen Reifenschaden, ebenso wie der Attempto-Audi (Feller/Winkelhock/Marschall) und der Tresor-R8 (Drudi/Haase/Ghiotto), der wenig später im Rennen mit Unfall aufgeben musste.

In diesem Stil ging es bei Audi weiter: Der Saintéloc-Audi (Legeret/Mies/Niederhauser) verlor nach einer Unfallreparatur in der Nacht 35 Minuten. Die Steigerung all dieser Dramen erfolgte dann am Sonntagmorgen, als Charles Weerts im WRT-Audi (#32) in einer unübersichtlichen Rennsituation ausgerechnet von Marken- und Teamkollege Nico Müller in der La-Source-Haarnadel abgeräumt wurde und das Fahrzeug abstellen musste.

Nico Müller und seine Teamkollegen Valentino Rossi und Frédéric Vervisch (Nummer 46) verloren bei der Reparatur acht Minuten und beendeten das Rennen auf der Position 17. Damit war die stolze Audi-Streitmacht maximal dezimiert.

Nicht viel besser erging es der Konzerntochter Lamborghini: Die Italiener sind in der Vergangenheit in Spa nie über einen achten Platz hinausgekommen, aber diesmal sollte alles anders und besser werden. Andrea Caldarelli stellte den K-PAX/Orange1-Huracán auf die Pole-Position, doch am Samstagvormittag musste das Team den Platz an der Sonne wieder abgeben, weil die technische Nachuntersuchung eine Abweichung bei den Motor-Parametern sowie eine fehlerhafte Luftfilterauslegung ergab.

Der KPAX/Orange1-Lambo von Caldarelli, Jordan Pepper und Marco Mapelli belegte am Ende Platz 11. Albert Costa schickte den Top-Lamborghini von Emil Frey Racing (#63) nach 190 Runden auf der Outlap in die ewigen Jagdgründe, der Schwesterwagen (Roussel/Rougier/Altoe) kam auf Position 13 ins Ziel.

Zwei Außenseiter-Darsteller haben sich wenigstens eine kurze Erwähnung verdient: Der von Jota eingesetzte McLaren 720S GT3 belegte – wie bereits im Vorjahr – Platz 8, was in dem Pro-Feld von 23 Autos mehr als respektabel ist. Der Beechdean-Aston Martin Vantage GT3 (#95) von Nicki Thiim, Marco Sørensen und Maxime Martin lag bis dreieinhalb Stunden vor Rennende auf einem bemerkenswerten dritten Platz. In Runde 453 legte sich Nicki Thiim dann mit dem später siegreichen Akkodis-ASP-Mercedes von Jules Gounon an, das harte Duell auf der Anfahrt zur Eau Rouge endete wie erwähnt mit einem fulminanten Highspeed-Dreher für Thiim. Die langsame Kriechfahrt zurück zur Box und der Reifentausch eliminierten die durchaus intakten Podestchancen für die Briten.

Ärgernis Track Limits

Bleiben drei Punkte: Erstens gab es zwar viele Reifenschäden, auch wegen der spitzen Kieselsteine aus den neuen Kiesbetten, aber nicht so schlimm wie erwartet. Zweitens war die Track-Limit-Kontrolle in den Kurven 4, 9, 17 und 19 ein Dauerärgernis. Sogar Promoter Stéphane Ratel nannte es ein Track-Limit-Rennen. Die Überprüfung funktionierte auch nicht: Alle Strafen aus den ersten 120 Minuten wurden ausgesetzt, später wurden geschätzt 70 Prozent aller Strafen nach Diskussionen mit den Teams wieder zurückgenommen. Nicht gut.

Und drittens: Mit 73 000 Zuschauern war die Hütte in Spa voll. Fast nur junge Leute. Fast so, als sei Motorsport mit Verbrennern eine staunenswerte Innovation. ■

GTWC ENDURANCE CUP/IGTC: 24h-RENNEN SPA 2022

Streckenlänge: 7,004 Kilometer **Renndistanz:** 536 Runden = 3754,144 Kilometer
Pole-Position: Akkodis-ASP-Mercedes AMG GT3 (#88), Raffaele Marciello: 2.16,375 min
Schnellste Rennrunde: AF Corse-Ferrari 488 GT3 (#52), Alessio Rovera: 2.17,480 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Pro	#88	Marciello/Juncadella/Gounon	Akkodis ASP-Mercedes-AMG GT3	24:00.36,729 h
2.	Pro	#2	Götz/Schothorst/Stolz	GetSpeed-Mercedes-AMG GT3	+31,040 s
3.	Pro	#71	Fuoco/Molina/Serra	Iron Lynx-Ferrari 488 GT3	+46,926 s
4.	Pro	#55	Engel/Buhk/Grenier	GruppeM-Mercedes-AMG GT3	+48,430 s
5.	Pro	#50	Harper/Hesse/Verhagen	Rowe Racing-BMW M4 GT3	+1.01,266 min
6.	Pro	#98	Catsburg/Farfus/Yelloly	Rowe Racing-BMW M4 GT3	+1.09,066 min
7.	Pro	#47	Tandy/Olsen/Vanthoor	KCMG-Porsche 911 GT3 R	+1.13,401 min
8.	Pro	#38	Bell/Kirchhöfer/Wilkinson	Jota Sport-McLaren 720 S GT3	+2.13,544 min
9.	Pro	#51	Molina/Calado/Nielsen	Iron Lynx-Ferrari 488 GT3	+1 Runde
10.	Pro	#95	Martin/Thiim/Sørensen	Beechdean-Aston Martin Vantage GT3	+2 Runden
11.	Pro	#6	Caldarelli/Mapelli/Pepper	KPAX/Orange1-Lamborghini Huracán GT3	+2 Runden
12.	Pro	#66	Feller/Winkelhock/Marschall	Audi Sport Attempto Racing-Audi R8 LMS	+2 Runden
13.	Silver Cup	#30	Simmenauer/Goethe/Neubauer	Team WRT-Audi R8 LMS	+3 Runden
14.	Pro	#19	Roussel/Rougier/Altoe	Emil Frey Racing-Lamborghini Huracán GT3	+3 Runden
15.	Silver Cup	#99	Aka/Puhakka/Schöll/Zug	Attempto Racing-Audi R8 LMS	+3 Runden
16.	Silver Cup	#14	Tujula/White/Lappalainen	Emil Frey Racing-Lamborghini Huracán GT3	+4 Runden
17.	Pro	#46	Rossi/Vervisch/Müller	Audi Sport Team WRT-Audi R8 LMS	+5 Runden
18.	Gold Cup	#83	Pin/Frey/Bovy/Gatting	Iron Dames-Ferrari 488 GT3	+5 Runden
19.	Pro	#25	Mies/Legeret/Niederhauser	Audi Sport Team Saintéloc-Audi R8 LMS	+5 Runden
20.	PAM	#52	Constantini/Machiels/Bertolini/Rovera	AF Corse-Ferrari 488 GT3	+6 Runden

GTWC PUNKTE

FAHRER (ENDURANCE)

1.	Jules Gounon	79 Punkte
1.	Daniel Juncadella	79
1.	Raffaele Marciello	79
2.	Antonio Fuoco	68
2.	Daniel Serra	68
2.	Davide Rigon	68
3.	Luca Stolz	37
3.	Steijn Schothorst	37
4.	James Calado	37
4.	Miguel Molina	37
4.	Nicklas Nielsen	37

TEAMS (ENDURANCE)

1.	Akkodis ASP	86 Punkte
2.	Iron Lynx	71
3.	Rowe Racing	56
4.	Team WRT	50
5.	GetSpeed	44
6.	Jota Sport	22
7.	Emil Frey Racing	18
8.	Dinamic Motorsport	16

Prototypen-Sport / GT-Sport: Hat WRT bereits den BMW-Deal in der Tasche?

WRT: Steht Deal mit BMW?

Letzte Woche hat BMW Motorsport den Einstieg in die Topklasse der Sportwagen-Weltmeisterschaft (WEC) ab der Saison 2024 verkündet. Beim 24h-Rennen in Spa wurde das belgische WRT-Team als Einsatzkandidat gehandelt. Möglicherweise läuft WRT jetzt aber auch im GT-Bereich zu BMW über.

Von: **Marcus Schurig**

Die Ankündigung, dass BMW mit dem in der Entwicklung befindlichen LMDh-Modell BMW M Hybrid V8 auch auf WM-Ebene aktiv wird, kam für Insider nicht überraschend. BMW-Sportchef Andreas Roos hat immer wieder betont, dass Hersteller in der neuen Topklasse nur dann den vollen Nutzen aus der transatlantischen Kooperation ziehen können, wenn sie in den beiden großen Rennserien Sportwagen-WM (WEC) und IMSA antreten.

Es war auch bekannt, dass der BMW-Vorstand in der Woche vor dem LMDh-Rollout (letzte Woche Montag) über das weitere Vorgehen in Sachen WEC entscheiden würde. BMW Motorsport machte sich für einen Doppeleinsatz ab 2024 stark. Es ist unwahrscheinlich, dass der Vorstand nur das Programm abgesegnet hat, nicht aber das Einsatzteam. Über eine Verbindung zwischen dem megaerfolgreichen WRT-Team und BMW wird seit Monaten spekuliert. Teamchef Vincent Vosse sagte dazu immer nur zwei Dinge: Dass man mit zwei Herstellern in Verhandlungen stehe, und dass man bereit sei, bei einem LMDh- oder LMH-Deal für die Sportwagen-WM auch an der GT-Front die Seiten zu wechseln.



BMW

Der BMW M Hybrid V8 für die LMDh-Klasse läuft schon im Testbetrieb

Beim 24h-Rennen in Spa verdichteten sich die Indizien, dass der Deal zwischen WRT und BMW längst unter Dach und Fach ist und kurz vor der Verkündigung steht – möglicherweise sogar schon in dieser Woche.

Für BMW wäre WRT der ideale Partner: die Belgier haben sich im letzten Jahr mit herausragenden Leistungen in der LMP2-Prototypenklasse für den Aufstieg in die neue Topklasse qualifiziert. Der GT-Ableger des Teams, der seit 2011 mit Audi verbandelt ist, kann auf zahllose Titel und Rennsiege bei bedeutenden Langstreckenrennen zurückblicken.

Ein Insider orakelte: „WRT ist die beste Option für einen Hersteller, wenn man in der Topklasse der WM antreten will.“ ■

AUS DEM FAHRERLAGER VON SPA

SHOW & SHINE IN SPA

Das wichtigste GT3-Rennen der Welt in Spa war wieder ein Stelldichein für Rennprominenz: Ex-Audi-Sportchef Romolo Liebchen war ebenso vor Ort wie Lutz-Leif Linden, Chef der FIA GT Kommission. Multimatic-Motorsportchef Larry Holt begleitete Ford-Motorsportchef Mark Rushbrook auf einer Stippvisite nach Spa. Der pensionierte Phoenix Racing-Veteran Dirk Theimann war nicht als Fan da, sondern im stressigen Doppeleinsatz für das EMA-Porsche-Team und in der GT4-EM. Audi-Pilot Christopher Mies bestritt vor dem Start des Rennens sein eigenes Rennen: Seine Teamkollegen hielten ihm den Rücken frei, sodass er seine Verlobte Elisa bis zur Geburt des Sohnes Paul am Samstag unterstützen konnte.

GT2 ALS NEUE AM-KLASSE

SRO-Boss Stéphane Ratel präsentierte bei der Pressekonferenz in Spa traditionell die Neuerungen für das kommende Jahr. Die wichtigsten Punkte: In Zukunft sollen die GT2-Autos die neue Am-Klasse in der Intercontinental GT Challenge stellen und mittels BOP an die GT3-Autos angeglichen werden. Das Saisonfinale der IGTC geht 2022 und 2023 in Abu Dhabi im Rahmen der Gulf 12 Hours über die Bühne, da eine Rückkehr nach Suzuka noch nicht möglich ist. Zudem stellte Ratel die überarbeiteten Kriterien für die neue Fahrereinstufung vor. Auch die eigenen Klassen bekommen ein Facelift: Aus Pro wird Overall, aus Silber der Gold Cup, aus dem Gold Cup der Silver Cup und aus Pro-Am der Bronze Cup.

SRO FEIERT 30. GEBURTSTAG

Namen wie Maserati MC12 GT1, Aston Martin DBR9, Lamborghini Murcielago R-SV, Ferrari F430 GTC oder Chrysler Viper GTS-R sind Musik in den Ohren von Sportwagen-Fans. Zum 30. Geburtstag der SRO feierte ein wilder Mix aus GT1, GT2 und GT3 ein Revival mit zwei Jubiläumsrennen. Die Siege gingen an Stéphane Ortelli im Audi R8 LMS und Stuart Hall/Jordan Grogor im Aston Martin DBR9.

FAHRERMARKT KOCHT ÜBER

In Spa gab es wirklich interessante Neuigkeiten vom Fahrermarkt: Angeblich dockt Mercedes-Star Raffaele Marciello in Zukunft bei Lamborghini an, das LMDh-Projekt fest im Blick. Sollte WRT tatsächlich den BMW-Deal gezogen haben (siehe oben), gelten Dries Vanthoor und Robin Frijns als heiße Kandidaten für einen LMDh-Sitz, auch René Rast und Nico Müller gehören zum Fahrerkreis des belgischen WRT-Teams. Alex Sims soll im nächsten Jahr angeblich für Cadillac in der IMSA-Serie fahren und deshalb BMW verlassen. Brendon Hartley steht offenbar kurz vor einem Wechsel zu Peugeot, für den frei werdenden Platz beim Toyota-Hypercar-Team wird Nyck de Vries hoch gehandelt.

ROSSI MIT LMP2-TEST

Der bei WRT unter Vertrag stehende ehemalige MotoGP-Star Valentino Rossi soll kommende Woche einen LMP2-Test bestreiten. Der Italiener will ausloten, ob ihm ein Prototyp vielleicht mehr taugt als die GT3-Flitzer. In Spa hatte Rossi Mühe im Verkehr, da alle Teilnehmer die gleichen Autos fahren.

LMH/LMDh: IM TESTSTRESS

Das Peugeot-Hypercar-Team hat nach dem eher matten Auftritt beim WM-Debüt des 9X8 in Monza die Testarbeit intensiviert: Ein erster Test fand in Paul Ricard statt, ein zweiter Test soll Mitte August in Barcelona folgen. BMW soll diese Woche mit dem LMDh ebenfalls in Barcelona testen, bei Cadillac begann der nächste Test bereits am Dienstag dieser Woche. Bis Mitte August absolviert Porsche einen mehrtägigen LMDh-Test mit zwei Autos in Monza, um Sensorprobleme mit dem Hybridsystem auszukurieren.



Schotter: 2023 soll neun Mal auf losem Terrain gefahren werden

ROESELER

Raus in die Welt

Der WM-Kalender 2023 steht. In den nächsten Tagen fixiert der WM-Promoter die letzten Veranstaltungen und Termine. Noch im Sommer soll der FIA Weltrat den auf 14 WM-Läufe aufgestockten Tourplan absegnen – ohne Deutschland.

Von: **Reiner Kuhn**

Zurück in die Zukunft lautet das gemeinsame Motto der FIA und des WM-Promoters. „Die Zeit ist gekommen, zu unserer ursprünglichen Strategie zurückzukehren", sagt FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley mit Blick auf die Globalisierung der Weltmeisterschaft. Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalenderplanung verantwortlich, konkretisiert: „Nach zwei Jahren Pandemie und den daraus resultierenden Reisebeschränkungen werden wir ab der kommenden Saison zu dem 2019 angedachten WM-Konzept mit 14 WM-Rallyes und mehr Überseeläufen zurückkehren." Noch seien nicht alle Verträge unterzeichnet, doch Larkin verrät: „Das Interesse ist groß. Deshalb werden es schon 2023 eher sechs als fünf WM-Läufe außerhalb Europas werden."

Durch die komplexe Seefracht-Logistik wird die weltweite Reiseroute wie gehabt mit Amerika beginnen und über Afrika und Ozeanien nach Japan führen. Der von allen Beteiligten forcierte US-Lauf in Tennessee wird wohl erst später kommen. Zu wichtig ist der größte Auto- und Sportmarkt, dass man das Risiko eingehen will, nur wenige



„Das Interesse ist groß. Deshalb wird es 2023 eher sechs als fünf WM-Läufe außerhalb Europas geben."

WM-Promoter Simon Larkin

Monate nach einer ersten Testrallye im Herbst dort mit dem WM-Tross aufzuschlagen.

Ergo werden zwei der drei bekannten WM-Läufe in Argentinien, Chile oder Mexiko den Übersee-Auftakt bilden. Gesetzt sind Kenia und Japan. Neuseeland wird wohl erneut den Vorzug vor Australien erhalten. Darüber hinaus wird die Rallye-WM 2023 erstmals im Mittleren Osten Station machen. Favorit ist eine Rallye mit einem Mix aus sandigen, weichen und harten Schotterstrecken rund um die saudi-arabische Hafenstadt Dschidda.

In Europa wird es eng

Auf dem alten Kontinent werden nur noch acht WM-Rallyes stattfinden. Neben dem traditionellen Saisonbeginn in Monte Carlo und Schweden haben auch Kroatien, Italien mit Sardinien, Finnland und Griechenland Vereinbarungen vorliegen. Für die beiden verbleibenden Slots soll es über ein halbes Dutzend Bewerber geben. Neben Estland, das ab 2024 mit Nachbar und EM-Gastgeber Lettland rotieren will, soll einer der beiden WM-Klassiker auf der iberischen Halbinsel dabei sein – mit Vorteil Spanien. Zum einen ist ein dritter Asphaltlauf neben Kroatien und Japan willkommener als der Schotterritt in Portugal, zum anderen haben die Katalanen mit der kurzfristigen Hilfe beim diesjährigen EM-Finale Punkte bei der FIA und dem Promoter gesammelt (siehe dazu Seite 26). Die Ypern-Rallye in Belgien ist künftig ebenso wieder raus wie die vom britischen Verband nicht unterstützte Rallye Irland. Auch Deutschland wird es in absehbarer Zeit schwer haben.

Den monatelangen vollmundigen Versprechungen von ADAC-Sportpräsident Hans-Gerd Ennser soll erst im Juli ein vages Konzept zu einem gemeinsamen WM-Lauf in Bayern, Tschechien und Österreich gefolgt sein, allerdings ohne ein aussagekräftiges Strecken- oder Business-Konzept. Offensichtlich zu wenig für den in der Münchner Nachbarschaft beheimateten WM-Promoter. Zu einem Treffen mit ADAC-Vertretern soll es nicht mehr gekommen sein. ■



ROESELER

Sand: Neu im Kalender ist Arabien



ROESELER

Asphalt-Favoriten: Kroatien, Japan und Spanien



ROESELER

Schnee: Der zweite Lauf in Schweden ist gesetzt



Sollte es feucht werden, kämpfen die Hyundai-Piloten auch mit der Traktion

ROESELER

Alle jagen Kalle

Ein Sieg beim prestigeträchtigen Mächtigkeitsspringen in Finnland gilt als die ultimative Auszeichnung. Nur logisch, dass WM-Leader Kalle Rovanperä auch bei seinem Heimspiel triumphieren will. Doch die im Titelkampf abgeschlagenen Fahrerkollegen haben nichts mehr zu verlieren und wollen den Party-Crasher geben.

Von: **Reiner Kuhn**

Es hat etwas von einem Endspiel, denkt wohl auch FIA-Präsident Mohammed Ben Sulayem und wird sich die spektakuläre Jagd entlang der sprichwörtlichen 1000 Seen rund um das finnische Rallye-Mekka Jyväskylä vor Ort anschauen. Verständlich, verspricht der seit Gründung der WM im Jahr 1973 nur zweimal im Kalender fehlende WM-Klassiker ein ganz besonderes Spektakel. Neun der zehn schnellsten WM-Rallyes aller Zeiten fanden auf finnischem Boden statt. Nur der 2021 mangels Schnee größtenteils ebenfalls auf Schotter ausgetragene WM-Lauf in Schweden schafft es mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 124,28 km/h auf Platz 4 in dem vom WM-Highlight bei den Suomi dominierten Ranking.

Toyota ist hier eine Macht

Nach seiner erneuten Glanzvorstellung in Estland gilt WM-Leader Kalle Rovanperä rund um seinen Geburtsort als Favorit. Doch Vorsicht: Für das Wochenende ist Sommerregen angesagt, und der könnte ihm in die Karten spielen, oder aber seinen sechsten Saisonsieg und die damit verbundene Vorentscheidung im Titelkampf deutlich erschweren.

Letzteres hofft die Konkurrenz: M-Sport-Speerspitze Craig Breen stand hier schon zweimal auf dem Podium und will volle Attacke reiten. Thierry Neuville rechnet sich weniger Chancen aus, nicht aber Hyundai-Teamkollege Ott Tänak. Der Este wird alles dransetzen, um nach 2018 und 2019 erneut vom obersten Siegerpodest zu grüßen. Dumm nur, dass er nicht mehr in einem Toyota sitzt. Denn seit 2017 ist das nur 30 Kilometer vom Rallyezentrum beheimatete Werksteam der Japaner ungeschlagen. Auch deshalb muss Rovanperä vor allem seine Kollegen fürchten, sitzen doch Vorjahressieger Elfyn Evans und Esapekka Lappi, Gewinner 2017, ebenfalls im aktuell erfolgreichsten Hybridauto.



ROESELER

Will den zweiten Heimsieg: Lappi

Die Spitze des WM-Feldes bilden zwölf Rally1-Hybride von Ford (5), Hyundai (3) und Toyota (4). Mit 24 Teilnehmern, davon 17 in der WRC2, stellt die zweite Liga über die Hälfte aller 45 Gemeldeten. In der dahinter folgenden WRC3 nimmt es der Tscheche Jan Cerney gegen vier Finnen auf. Auf dem Programm stehen 1427,47 Gesamtkilometer mit 22 Wertungsprüfungen über insgesamt 322,61 WP-Kilometer. ■

WM-NACHRICHTEN

HUTTUNEN DEBÜTIERT IM FORD PUMA RALLY1

Sieben Jahre, nachdem Jari Huttunen bei seinem Heimspiel erstmals WM-Luft schnupperte, gibt er sein Debüt in der Topliga und sitzt statt im Fiesta Rally2 in einem vom Mentor Marcus Grönholm mitfinanzierten Ford Puma Rally1. „Ich freue mich riesig und bin guter Dinge", so der 28-Jährige nach einem Testtag und gut 120 Testkilometern im ungewohnten Hybriden.

WRC2: OHNE DIE TOP 3

Neben den Titel-Mitfavoriten Kajetan Kajetanowicz und Yohan Rossel verzichtet auch WRC2-Tabellenführer Andreas Mikkelsen auf den Start in Finnland. „Wenn ich nach den beiden Nullern meinen Titel noch verteidigen will, muss ich bei den zwei verbleibenden Starts nicht nur gewinnen, sondern den anderen auch noch Punkte wegnehmen", erklärt der Norweger.

PAJARI IM FOKUS

In der zweiten Liga wird es dennoch spannend: Neben sieben Finnen balgen auch die mit ultraschnellen Schotterpisten bestens vertrauten Esten Egon Kaur und Georg Linnamäe (beide VW) um den Sieg. Als Favoriten werden Hyundai-Werkspilot Teemu Suninen, Skoda-Speerspitze Emil Lindholm und Eerik Pietarinen (VW) sowie Ex-WM-Ass Haydon Paddon (Hyundai) gehandelt. Großes wird auch von Junior-Weltmeister Sami Pajari erwartet. Verständlich, bei seinem WRC2-Debüt in einem Toksport-Skoda auf Sardinien wurde er auf Anhieb Fünfter und will nun nachlegen.

WRC2 MASTERS: SOLO FÜR LOIX

In der WRC2 Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre ist nur Freddy Loix (Skoda) am Start. Kommt das Ex-WM-Ass durch, feiert er seinen zweiten Saisonsieg ebenso kampflos wie Tabellenführer Mauro Miele in Estland. ■ RK



NICO MEYER

Rallye-EM

EM-Finale beim WM-Lauf

Novum in der Geschichte der beiden bedeutendsten FIA-Rallye-Meisterschaften. Das diesjährige Finale der Rallye-EM wird Ende Oktober mit dem WM-Lauf in Spanien ausgetragen.

Von: **Reiner Kuhn**

Es musste schnell gehen. Denn nicht nur die FIA und der Promoter brauchen Planungssicherheit, sondern auch die Sponsoren und nicht zuletzt die Rallyeteams. Bei der Rallye Rom wurde bekannt, dass der lange favorisierte, aber immer kostenintensivere Schotterritt auf Zypern als achter und finaler EM-Lauf passé ist. Mittlerweile sickerte durch, dass mittlerweile auch der traditionelle Lauf zur FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens auf der Mittelmeerinsel abgesagt sein soll.

Längst haben sich die FIA und die sowohl für die WM- und EM-Vermarktung verantwortliche WRC Promoter GmbH darauf geeinigt, das EM-Finale wie in den Vorjahren auf dem in Europa bevorzugten Asphaltbelag steigen zu lassen. Alles schien schon klar mit der rumänischen Rallye Cluj, als diese plötzlich vom eigenen Verband torpediert wurde und der Promoter eine Alternative brauchte. Die Krux: Nur ganz wenige Veranstalter sind in der Lage und Willens, 200 Prüfungskilometer samt adäquatem Rallyezentrum und kurzfristig das darüber hinaus benötigte Budget für einen EM-Lauf aufzubringen.

In Katalonien erkannte man die Chance und springt in die Bresche. Erstmals werden Ende Oktober die WM-Stars und die EM-Asse gemeinsam ausrücken, aber getrennt gewertet. Die EM-Teams absolvieren am Donnerstag ihr Qualifying, bevor sie sich am Freitag und Samstag 14 Wertungsprüfungen über insgesamt 240,60 WP-Kilometer mit dem WM-Lauf teilen. Am Sonntag tritt nur das WM-Feld an. Unterschiedliche Regeln zum Beispiel bei den vorgeschriebenen Reifen und dem Sprit sollen der einmaligen Doppelveranstaltung nicht im Wege stehen. „Diese Rallye wird eine stärkere Wirkung haben als je zuvor“, ist RACC-Präsident Josep Mateu überzeugt und hofft, durch den zusätzlichen Aufwand seine WM-Zukunft zu sichern. ■

Rallye-WM

Standfestigkeit als Basis

Nach dem Auftaktsieg in Monte Carlo hat M-Sport den Anschluss verloren. Das soll weniger an der Leistungsfähigkeit als an der Standfestigkeit des Ford Puma Rally1 liegen.

Nach sechs Monaten zieht M-Sport-Teamchef Richard Millener eine erste Bilanz mit den neuen Hybridautos. „Es gibt immer ein paar Dinge, die man tun kann. Den größten Handlungsbedarf sehe ich aber nicht bei der Performance, auch wenn es immer Teile gibt, die man weiter optimieren und modifizieren kann. Aber nicht nur bei unserem Sieg in Monte Carlo, sondern auch bei anderen Rallyes hat unser Auto gezeigt, dass es schnell ist“, sagt Millener und sieht einen anderen Ansatzpunkt. „Der Toyota ist ein sehr zuverlässiges Auto. Das und das Vertrauen der Fahrer in ihr Paket sind die Basis. Schauen Sie sich nur Elfyn Evans und Kalle Rovanperä an – gleiches Auto, gleiches Team – und die Unterschiede bei den Resultaten.“ ■ RK



ROESELER

Entwicklungspriorität bei M-Sport: Die Zuverlässigkeit des Rally1-Hybriden

Rallye-WM

Verstappen in Ypern

Jos Verstappen, Ex-Formel-1-Pilot und Vater von Weltmeister Max Verstappen, wird bei der belgischen Rallye Ypern sein Debüt in der Rallye-WM geben.

Auf Asphaltpisten kennt sich Jos Verstappen nach 107 Grand-Prix-Starts bestens aus. Seit Anfang des Jahres versucht sich der Vater des amtierenden Formel-1-Weltmeisters Max Verstappen auch im Rallye-Auto und belegte bei seinem Wettbewerbsdebüt im Citroën C3 Rally2 bei der Rallye van Haspengouw den achten Gesamtrang.

Nach drei weiteren Auftritten bei Rallyes im benachbarten Belgien soll für den 50-jährigen Niederländer Ende August nun das WM-Debüt folgen. Gemeinsam mit Copilot Harm van Koppen trifft Verstappen Senior bei der Ypern-Rallye in der einmal mehr breit und top besetzten zweiten Liga auf 36 Klassen-Konkurrenten. Da der Rundstrecken-Routinier aber nicht für die WRC2 genannt hat, ist er in der WM nicht punkteberechtigt. ■ RK



BRC

Hat sichtlich Spaß am Rallyefahren: Jos Verstappen im Citroën C3 Rally2



Pole, die meisten Führungsrunden und Sieg: Reddick gewann in Indy souverän

MOTORSPORT IMAGES

Wieder Reddick

Nur vier Wochen nach seinem Premierensieg konnte sich RCR-Chevrolet-Pilot Tyler Reddick auch in Indianapolis den Erfolg sichern. Dahinter ging es teilweise sehr wild zur Sache.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Indy-Roadcourse bot schon beim ersten Cup-Auftritt im vergangenen Jahr viel Gesprächsstoff. Diesmal ließen es die Akteure da vermeintlich ruhiger angehen. Abgesehen von den beiden Stage-Pausen in Runde 15 bzw. 35, gingen die ersten rund 60 von geplanten 82 Umläufen ohne Unterbrechungen ab. In Runde 62 aber sorgte Titelverteidiger Kyle Larson für eine Schrecksekunde, als er in seinem Hendrick-Chevrolet augenscheinlich mit Bremsversagen den Petty-GMS-Markenkollegen Ty Dillon in Turn 1 voll aufs Korn nahm. Beide Fahrer blieben bei dem heftigen Unfall zum Glück unverletzt.

Der bis dahin so schöne Renn-Rhythmus war jedoch dahin. Nächstes Opfer wurde Christopher Bell. Dessen Toyota zeigte sich erstmals in der NextGen-Ära auf einem Roadcourse mit konkurrenzfähigem Speed und gewann sogar die zweite Stage, beim Restart nach dem Larson/Dillon-Crash kam er jedoch unter die Räder und fiel zurück. Wenig später besiegelte ein Reifenschaden nicht nur die vierte Gelbphase, sondern auch einen weiteren gebrauchten Renntag für Bell.

Reddick: Von RCR zu 23XI

Beim entsprechenden Restart ging es wieder eng zu, diesmal erwischte es den Zweitplatzierten Chase Elliott (Chevrolet), der leicht vom Penske-Ford von Ryan Blaney angeschoben und in einen Dreher geschickt wurde. Blaney selbst hatte einen Schlag von Elliotts Hendrick-Teamkollegen William Byron bekommen.

Weil zusätzlich der Childress-Chevrolet von Austin Dillon im Kiesbett strandete, war die nächste Gelbphase fällig, die das Feld in die Overtime führte. Und auch hier ging es nicht ohne Verlierer ab: Neben dem nun Zweitplatzierten A. J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet) erwischte es im Getümmel auch Blaney, womit zwei Top-Anwärter zurückfielen.

Die Ampel blieb jedoch grün, und so war der Weg fast frei für Reddick. Einzig Ross Chastain im Trackhouse-Chevy machte ihm fast noch einen Strich durch die Rechnung, weil er den Notausgang ausgenutzt und dadurch kurzzeitig den Kampf um den Sieg aufgenommen hatte. Childress-Pilot Reddick, der 2024 zu 23XI Racing wechselt, rang ihn aber wieder nieder, und eine 30-Sekunden-Strafe ließ Chastain noch bis auf P27 zurückfallen.

Das erst kurzfristig zustande gekommene Cup-Debüt von Ex-F1-Pilot Daniil Kvyat (Hezeberg-Chevrolet) verlief holprig. Nach 43 Runden war mit beschädigter Aufhängung Schluss. ■

NASCAR CUP SERIES

Indianapolis/Indiana (USA)
22. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
2.	Austin Cindric (USA)	Ford
3.	Harrison Burton (USA)	Ford
4.	Todd Gilliland (USA)	Ford
5.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
6.	Joey Logano (USA)	Ford
7.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
8.	Michael McDowell (USA)	Ford
9.	Cole Custer (USA)	Ford
10.	Chris Buescher (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 22 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	821 Punkte
2.	Blaney (Ford)	696
3.	Chastain (Chevrolet)	692
4.	Truex Jr. (Toyota)	671
5.	Larson (Chevrolet)	667
6.	Bell (Toyota)	640
7.	Logano (Ford)	637
8.	Ky. Busch (Toyota)	633
9.	Byron (Chevrolet)	586
10.	Harvick (Ford)	575

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: WIEDER ALLMENDINGER-SIEG

Nach dem Cup-Sieg im Vorjahr holte sich A. J. Allmendinger auf dem Indy-Roadcourse diesmal den Triumph in der zweiten Liga. Der dominierende Fahrer am Samstagabend musste dabei einen in die Hose gegangenen Boxenstopp und eine entsprechende Strafe überstehen, holte sich letztlich aber mit 42 Führungsrunden (von 62) doch souverän den Sieg. Mit dem dritten Saisonerfolg baut er seine Tabellenführung weiter aus, vor allem Justin Allgaier und Ty Gibbs bleiben jedoch in direkter Schlagdistanz.

TRUCK SERIES: ENFINGER ZUM PLAYOFF-AUFTAKT

Auch die dritte Liga startete in Indianapolis, wenn auch auf dem rund zehn Kilometer vom „großen" Kurs entfernten Raceway Park. Der erstmals seit 2011 befahrene Shorttrack bot dabei einen würdigen Rahmen für den Playoff-Auftakt, den letztlich Grant Enfinger (Chevrolet) gewann. Sein erster Sieg seit 2020 katapultierte ihn gleich auch in die zweite Playoff-Runde. Einige weitere Top-Fahrer – z. B. John Hunter Nemecheck, Chandler Smith und Carson Hocevar – waren dagegen in die typischen Shorttrack-Raufereien verwickelt.

EURO-NASCAR FÄHRT 2023 IN OSCHERSLEBEN

Die Motorsport Arena Oschersleben feierte vergangene Woche ihr 25-jähriges Bestehen. Im Rahmen der Feierlichkeiten wurden auch gute Neuigkeiten bekannt: Ab kommendem Jahr und für mindestens drei Jahre gastiert die NASCAR Euro Series auf dem Kurs in der Magdeburger Börde. Zuletzt war die Euro-NASCAR auf deutschem Boden unterwegs, als sie 2019 in Hockenheim gastierte. Seither machte Corona dem dortigen „Fan-Fest" zweimal einen Strich durch die Rechnung, 2022 war dann kein deutsches Rennen mehr eingeplant.

Supercars Australien

Shane Allmächtig

Egal ob trocken oder nass: Shane van Gisbergen (Holden) war im The Bend Motorsport Park nicht an einem Dreifachsieg zu hindern. Ein Neuling stahl ihm dennoch die Show.

Von: **Michael Bräutigam**

Wenn jemand auf Zak Best als Pole-Mann für den ersten Lauf gesetzt hätte, dann wäre er jetzt wohl ein reicher Mensch. Denn der Wildcard-Pilot, amtierender Super2-Vizemeister und -Titelanwärter, sicherte sich im ersten Qualifying tatsächlich knapp die Bestzeit und stellte seinen komplett schwarzen Ford Mustang von Tickford Racing auf P1.

Nach zehn Runden im Rennen war es jedoch vorbei mit der Herrlichkeit, dann zog Shane van Gisbergen vorbei und war auf dem Weg zum 12. Saisonsieg nicht mehr aufzuhalten. Will Davison (Ford) und Chaz Mostert (Holden) komplettierten das Podest, während Best mit P5 dennoch bleibenden Eindruck hinterließ.

Im trockenen zweiten sowie im komplett nassen dritten Lauf duellierten sich mit Doppel-Pole-Mann Cameron Waters (Ford) und erneut Van Gisbergen zwei Große des Sports um die Führung, jeweils mit dem besseren Ende für den Neuseeländer. Waters musste nach Verbremser im zweiten Lauf sogar noch Mostert sowie James Courtney den Vortritt auf dem Podest lassen.

Überschattet wurde das Geschehen von einem schweren Startcrash im zweiten Lauf. Thomas Randle blieb auf Startplatz 2 stehen und wurde von Andre Heimgartner torpediert. Beide Fahrer blieben unverletzt. ■



SUPERCARS

Platzhirsch gegen Jungspund: Van Gisbergen kämpft sich an Best vorbei

BTCC

BMW übernimmt

Die BMW-Piloten holten in Knockhill zwei Siege und die Tabellenführung. Auch Titelverteidiger Ashley Sutton (Ford) wurde in Schottland endlich erlöst.

Von: **Michael Bräutigam**

Im Qualifying setzte sich zunächst überraschend deutlich Jake Hill (BMW) gegen die Konkurrenz durch. Doch so klar die Pole auch ausfiel, mit Sutton hatte er im ersten Durchgang einen ebenbürtigen Gegner. In bestem Tourenwagen-Stil hart, aber fair kämpfend, hatte Hill am Ende knapp die Nase vorn.

Das enge Duell setzte sich im zweiten Lauf nahtlos fort, wobei diesmal der Ford-Pilot das bessere Ende für sich hatte. Dabei profitierte er auch von einem kleinen Fehler Hills, der sich danach erst wieder bekrabbeln musste.

Für den dritten Lauf wurde die „7“ aus dem Lostopf gezogen, dementsprechend wurden die Top 7 des zweiten Rennens für den finalen Lauf umgedreht. Die Pole-Position ging dadurch an George Gamble (BMW), der anschließend so abgeklärt zu seinem ersten BTCC-Sieg überhaupt fuhr, als wäre es ganz alltäglich. „Davon habe ich geträumt, seit ich mit 14 Jahren die Ginetta Juniors gefahren bin“, war der Debütsieger, der zwischendurch seine Karriere schon pausiert hat, dann aber doch emotional.

In der Tabelle ergibt sich nun ein extrem enges Bild: Der neue Leader Colin Turkington (BMW) bringt es auf 227 Punkte, dahinter lauern Tom Ingram (222), Sutton (221) und Hill (213). ■



BTCC

Das Duell des Tages in Knockhill: Jake Hill und Ash Sutton im engen Infight

NACHRICHTEN

ETCR: SPENGLER NACH UNFALL DOCH VERLETZT

Entgegen der ersten Entwarnung hat sich bei einer Nachuntersuchung herausgestellt, dass Bruno Spengler beim heftigen Unfall im Rahmen der ETCR in Vallelunga doch verletzt wurde. Nachdem er eigentlich nur als Vorsichtsmaßnahme in ein Krankenhaus gebracht wurde, stellte man dort eine Fraktur an der Wirbelsäule fest. „Ich fokussiere mich jetzt darauf, dass ich bald wieder gesund bin und so schnell wie möglich ins Auto zurückkehren kann“, so der Kanadier in einem Statement kämpferisch.

TCR GERMANY: RÜCKKEHR MIT GASTSTARTER(N)

Am Wochenende kehrt die ADAC TCR Germany am Nürburgring aus der Sommerpause zurück. Mit dabei ist auch der schnelle Italiener Marco Butti, der mit seinem aus der TCR Europe bekannten Audi von Élite Motorsport einen Gaststart absolviert. Zu Redaktionsschluss liefen noch Gespräch mit weiteren möglichen Eifel-Gaststartern.

TW JUNIOR CUP: ARNDT NEUER FÜHRENDER

Mit einem Doppelsieg am Nürburgring sicherte sich der erst 15-jährige Leon Arndt (Dörr Motorsport) die punktgleiche Tabellenführung mit Elias Olsen (Konrad Motorsport) im Tourenwagen Junior Cup. Der bisherige Leader Linus Hahne (H&R Juniorteam) liegt nach P2 sowie einem Ausfall nach technischem Defekt wiederum nur einen Punkt hinter diesem Duo.

TCR ASIA: VIER SIEGER BEIM DOPPEL-AUFTAKT

Mit einem Doppel-Event (je zwei Rennen) eröffnete die TCR Asia im chinesischen Zhuzhou endlich ihre Saison. Dabei gab es mit Jason Zhang, Sunny Wong, David Zhu (alle Lynk & Co) sowie Rodolfo Avila (MG) gleich vier verschiedene Sieger. Erster Tabellenführer ist Zhang.

APRILIA

Aleix Espargaró könnte WM-Leader Fabio Quartararo gefährlich werden. Der Aprilia-Werksfahrer erklärt im Interview, wo er zuletzt stark war und wie er Quartararo unter Druck setzen will.

Von: **Imre Paulovits**

Hat es Sie selbst überrascht, wie Sie nach der ersten Saisonhälfte stehen?
Ja, voll und ganz. Fabio Quartararo hatte alles im Griff, er ist Weltmeister und hatte letztes Jahr bis Assen genauso viele Punkte, als er den Titel gewann. Und jetzt bin ich 20 Punkte hinter ihm. Dies bedeutet, dass mein Level in der ersten Saisonhälfte, verglichen mit all dem, wovon ich träumen konnte, ganz außergewöhnlich war.

Vor dem Rennen in Assen sagten Sie, Sie wollten mit weniger als einem Rennen Rückstand hinter Quartararo in die Sommerferien gehen.
Ja, und das ist mir durch seinen Fehler nun auch gelungen. Aber ich hatte mir die Möglichkeit auch so ausgerechnet. Ich bin ja nun doch etwas länger in diesem Paddock, ich kenne alle Fahrer und alle Motorräder. Ich kenne meine Rivalen und ich kenne das Selbstvertrauen von Fabio. Ich hatte mir sehr viel Zeit genommen, ihn in den Videoaufzeichnungen zu analysieren. Ich bin jede Session und jede Kurve durchgegangen. Deshalb weiß ich, wie er fährt. Aber dieses Tempo aufrechtzuerhalten ist nicht leicht. Man muss alles ganz präzise machen, darf keine Fehler machen und man darf sich nicht überschätzen. Nicht, dass Fabio in Assen überheblich gewesen wäre, aber er hatte sich schneller gefühlt als die anderen. Und da hat er sich halt bei diesem Überholmanöver gegen mich verschätzt. Er hat in dieser Saison noch keinen einzigen schwerwiegenden Fehler gemacht. Ich sagte mir, wenn er diesmal einen Fehler macht, muss ich Profit daraus schlagen. Darauf war ich eingestellt, es ist dann aber doch anders passiert, als ich es mir vorgestellt hätte, und ich war mit involviert. Aber jetzt bin ich wieder näher dran und werde Fabio nach der Sommerpause richtig pushen.



APRILIA

Aleix Espargaró in Assen: Unglaubliche Aufholjagd mit einer Pace wie kein anderer, ständig unter dem Rundenrekord

„Ich war in Assen die ganze Zeit der Schnellste“

Das Rennen muss für Sie mit den vielen Überholmanövern sehr unterhaltsam gewesen sein.
Es war sicher sehr unterhaltsam, aber dafür werden keine Punkte vergeben. Und wenn ich um diesen Titel kämpfen will, ist es für mich sehr wichtig, überall so viele Punkte wie möglich mitzunehmen. In den vier, fünf Rennen vor Assen lief es für mich nicht optimal. Nun war ich aber der Schnellste auf der Strecke. Das hatte ich das ganze Wochenende schon bewiesen, außer im Qualifying, wo mir meine besten Runden durch gelbe Flaggen zerstört wurden. Ich konnte in Assen endlich wieder meinen Speed aufzeigen, und das war für mich persönlich sehr wichtig. Ich habe zwar nicht gewonnen, weil mich Fabio Quartararo von der Strecke geschubst hat, aber ich denke, ich hätte sonst sicher um den Sieg mitkämpfen können. Und dieses Gefühl vor der Sommerpause war mir sehr wichtig.

Wie konnten Sie während dieses Rennens so ruhig bleiben?
Wenn man nicht ruhig ist, ist es unmöglich, so viele Runden unter dem früheren Rundenrekord zu fahren. Ich war aggressiv, sehr wütend, weil ich jedes Mal, wenn ich die Rundenzeiten auf meinem Display gesehen habe, wusste, dass ich um den Sieg fahren würde. Ich wurde von Runde zu Runde wütender, denn ich sah, dass sonst niemand in der Lage war, diese Pace zu gehen. Dabei war ich nie über dem Limit, ich habe einfach keine Fehler gemacht, bin nirgends zu weit hinausgetragen worden. Ich war schnell, aber es war das Motorrad, das an diesem Tag so fantastisch war.

Hatten Sie damit gerechnet, dass Fabio Quartararo Sie an dieser Stelle berührt?
Es war ein dummer Fehler von ihm. Ich war an dieser Stelle sehr stark. Er musste es eigentlich gewusst haben. Er hat dieses Manöver wohl riskiert, weil er ein unglaubliches Gefühl für sein Motorrad aufgebaut hat. Er ist in der Lage, die Linien immer zu halten, weil er so viel Gefühl hat, und sein Selbstvertrauen ist unendlich hoch, eben weil er die Linien zuziehen kann, wenn es kein anderer mehr schafft. In Assen war ich diesmal so schnell, dass ich die Linien genauso zuziehen konnte wie er. Da hat er sich eben verrechnet und wir sind kollidiert. Er hat sich bei mir entschuldigt und hat zugegeben, dass er einen großen Fehler dabei gemacht hat, wie er dieses Überholmanöver eingeschätzt hat.

> „Fabio hat sich ein unglaubliches Gefühl für sein Motorrad aufgebaut und er kann damit die Linien zuziehen.“
>
> Aleix Espargaró

Wie haben Sie das Rennen gesehen – als einen möglichen Sieg verloren oder den vierten Platz gewonnen?
Das ist schwer zu sagen. Ich denke, ich wäre in der Lage gewesen, das Rennen zu gewinnen, Fabio hätte Zweiter werden können. Das wären fünf Punkte gewesen, die ich auf ihn wettgemacht hätte. Jetzt sind es 13 geworden. Wenn man an die Weltmeisterschaft denkt, ist es besser, aber wenn man an Siege denkt, habe ich einen möglichen verloren. Und bislang habe ich erst einen in meiner Karriere. Insofern hätte ich lieber nur fünf Punkte wettgemacht und einen Sieg mehr.

Warum konnten Sie in Assen so leicht überholen, wo viele andere Schwierigkeiten damit hatten?
Zum einen hatte ich nichts zu verlieren, zum anderen – ich will nicht arrogant klingen – aber war meine Pace in diesem Rennen schneller als von allen anderen. Wenn man vier Zehntel oder eine halbe Sekunde pro Runde schneller ist als der Gegner, den man überholt, macht diese Differenz es einem einfacher. Denn bei dieser Pace macht man die Sachen ganz anders als die anderen. In der letzten Schikane habe ich viel später gebremst als jeder andere, dazu war mein Motorrad in den schnellen Abschnitten unglaublich. Niemand konnte so viel Tempo durch diese Kurven tragen wie ich. Da fanden sich immer leicht Stellen, an denen ich an den anderen vorbeikam.

Wie ist Ihnen dieses unglaubliche Überholmanöver in der letzten Schikane gelungen?
Zwei Runden vor Schluss habe ich gesehen, dass ich Brad Binder und Jack Miller an dieser Stelle einholen werde. Ich habe in der schnellen Links davor viel mehr Kurvenspeed gehabt und konnte danach im Drift gut herausbeschleunigen. Das Überholmanöver war zwar in der Bremszone, aber in Wirklichkeit habe ich schon in der Linkskurve den Boden gutgemacht, der dafür notwendig war. Ich war da wohl 20 km/h schneller als sie, es war schier unglaublich, welchen Kurvenspeed ich da fahren konnte. Ich habe dann einen Riesenschwung mitgenommen. An dieser Stelle habe ich an dem Wochenende mindestens 20 Fahrer überholt. Ich denke, so gut wie dort konnte ich nirgends anders überholen. Wenn ich mich recht entsinne, war so ziemlich jedes Überholmanöver bei meiner Aufholjagd an dieser Stelle. Ich hatte gesehen, dass Brad Binder in dieser Bremszone nicht supergut war, da habe ich mir gesagt, ich gehe innen rein. Das Gute war, dass ich das Motorrad auch so abbremsen konnte. Ich war sehr froh über dieses Manöver, denn es war für meine Punkte sehr wichtig.

Wie viel bringt die neue Verkleidung in schnellen Kurven?
Sie bringt sehr viel. In Assen habe ich ab Freitag schon gespürt, dass ich, sobald ich die Vorderbremse in den schnellen Abschnitten herauslasse, schneller durch die schnellen Sektionen fahren kann als die anderen. Ich hatte einiges an den langsamen Stellen verloren, aber in den schnellen war mein Motorrad einfach das beste.

Wären Sie nach diesem Rennen am liebsten gleich weitergefahren?
Die Sommerpause war schon nötig, Ich war ganz ehrlich ganz schön ausgelaugt. Wenn ich auch nicht unbedingt fünf Wochen Urlaub gebraucht hätte, aber schon eine Auszeit. Speziell mental ist dieses Jahr ganz anders als all die Jahre zuvor, das ist aber ganz normal, wenn man nach so vielen Jahren der Rückschläge plötzlich um den Titel fährt. Am Samstagabend vor dem Rennen in Assen war ich im Motorhome und habe mit meinem Sohn einen Film angesehen. Da habe ich erst gemerkt, wie müde ich war, ich wollte einfach nur schlafen gehen. Da war es besonders wichtig, den Kopf abzuschalten. Das ging dann richtig gut, nachdem ich weniger als 20 Punkte Rückstand in der WM habe. ■



Aleix Espargaró

Geburtstag: 30. Juli 1989
Geburtsort: Granollers (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2005: 125 ccm, Honda (16.)
2006: 250 ccm, Honda (19.)
2007: 250 ccm, Aprilia (15.)
2008: 250 ccm, Aprilia (12.)
2009: MotoGP, Ducati (18.)
2010: MotoGP, Ducati (14.)
2011: Moto2, Kalex (12.)
2012: MotoGP, ART (12.)
2013: MotoGP, ART (11.)
2014: MotoGP, For.-Yam. (7.)
2015: MotoGP, Suzuki (11.)
2016: MotoGP, Suzuki (11.)
2017: MotoGP, Aprilia (15.)
2018: MotoGP, Aprilia (17.)
2019: MotoGP, Aprilia (14.)
2020: MotoGP, Aprilia (17.)
2021: MotoGP, Aprilia (8.)
2022: MotoGP, Aprilia (zurzeit 2.)

Titel im Visier: Weltmeister Fabio Quartararo (#20) und Aprilia-Werkspilot Aleix Espargaró (#41)

MOTOGP

Es geht wieder los

Nach fünfwöchiger Pause geht die Motorrad-WM auf der Traditionsstrecke von Silverstone weiter. Die GP-Stars haben neue Kraft getankt und begeben sich in die harte zweite Saisonhälfte, in der neun Grands Prix in 16 Wochen auf sie warten, davon fünf in Übersee.

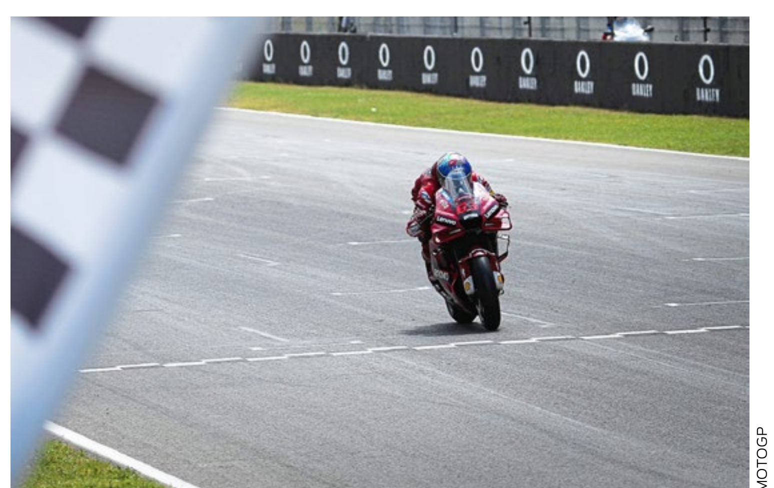
Von: **Imre Paulovits**

Wenn sich Weltmeister Fabio Quartararo in der diesjährigen MotoGP-Saison auch als die stabilste Konstante erwiesen hat, zeigte gerade er beim letzten Rennen vor der Sommerpause in Assen, dass auch er nicht unfehlbar ist. Dass er dabei Aleix Espargaró mit ins Kies nahm und ihn so um die Chance zum Sieg brachte, war umso dramatischer. Doch der Aprilia-Werkspilot hat nach seiner unglaublichen Aufholjagd, die auf Platz 4 endete, umso mehr Selbstvertrauen getankt. Dass Quartararo für Silverstone eine kontroverse Long-Lap-Penalty aufgebrummt bekam, bringt die beiden WM-Kontrahenten noch näher. Und in der Sommerpause hatten alle anderen nun Zeit, sich Gedanken um ihre Schwächen zu machen und sie möglichst zu beheben.

Vorn die Starken

Schwächen hat Ducati nicht mehr. Zu Saisonbeginn galt es noch, das verbesserte Handling und den Kurvenspeed der GP22 so in das Paket einzubringen, dass es die bisherigen Stärken nicht mindert. Auf der Geraden ist sie schon lange die Schnellste, dank der weit entwickelten Anpresshilfen ist sie es mittlerweile auch in schnellen Kurven. Dazu hat sie viel Traktion, geht schonend mit den Reifen um. Doch ihre Nummer 1, Francesco Bagnaia, hat mal aus eigener, mal durch fremde Einwirkung bislang vier Nuller geschrieben. Dies überschattet seine drei Siege. Und 66 Punkte Rückstand sind in einem so dichten Feld in neun Rennen nur schwer aufzuholen.

Fabio Quartararo ist zum alleinigen Kämpfer von Yamaha geworden. Während er bislang 172 Punkte eingesammelt hat, brachten es seine drei Markenkollegen Franco Morbidelli, Darryn Binder und Andrea Dovizioso zusammen gerade auf 45. Die Yamaha hat ihre Stärke, das beste Allround-Motorrad zu sein, zwar eingebüßt, doch der Weltmeister weiß ihre Stärken beim Bremsen und in den Kurven bis aufs Äußerste zu nutzen. Die Blauen haben jetzt die Situation, die Honda über Jahre mit Marc Márquez hatte, und der hat sechs MotoGP-Titel eingefahren. Aleix Espargaró hat aber mit der Aprilia ein Rundum-Paket, das immer stärker wird. Mit dem letzten Aerodynamik-Update ist er auf Augenhöhe mit den Ducatis, macht aber dank seiner Erfahrung seltener Fehler. Und sein Teamkollege Maverick Viñales wird auch immer stärker und hat schon offen zugegeben, ihn im WM-Kampf zu unterstützen.



MOTOGP

Francesco Bagnaia: Der Ducati-Werkspilot braucht Siege für das Titelrennen

Der Rest im Kommen

Suzuki war zu Saisonbeginn eine Macht, und bis zum Jerez-Grand-Prix führten sie mit Weltmeister Joan Mir und Álex Rins die Team-Weltmeisterschaft an. Seit Suzuki allerdings bekanntgab, sich mit Ende der Saison zurückzuziehen, sind sie stark abgesackt. Ob es ihnen in der Sommerpause gelungen ist, wieder Ruhe für die zweite Saisonhälfte zu finden?

Honda steht mit der überarbeiteten RC213V bislang auf verlorenem Posten da. Was in der Vorsaison noch vielversprechend aussah, funktioniert nicht mehr. Dazu ist ihr Zugpferd Marc Márquez ausgefallen. Doch Stefan Bradl hat die Sommerpause für Tests genutzt, alle hoffen auf Besserung. Bei KTM war man auch nicht untätig, und da nach Silverstone ihr Heim-GP ansteht, darf mit einer guten Portion Vorwärtsdrang gerechnet werden. Dass die Motoren wieder aufheulen, wird zumindest am Wochenende wieder alle wachrütteln. ■


Ducati V21L: Ganz neue Dimension von einem Elektromotorrad

DUCATI

Elektrogranate

Ab 2023 stattet Ducati die MotoE aus. Das neue Motorrad übertrifft bereits jetzt alles, was bislang elektrisch um Rennstrecken kreiste.

Von: **Imre Paulovits**

Bei der Verwirklichung ihres ersten Elektro-Motorrades hat die Versuchs- und Forschungsabteilung mit der Rennabteilung von Ducati so eng zusammengearbeitet wie zuletzt vor 35 Jahren, als das erste Superbike der Bologneser entstand. Für das Motorrad, von dem Ducati zunächst 18 Prototypen für das MotoE-Startfeld 2023 bauen wird, bevor es in naher Zukunft auch als zugelassenes Straßenmotorrad in den Handel kommt.

Derzeit wiegt der Prototyp, mit dem die Tests gefahren werden, 225 kg, leistet 150 PS und 140 Nm und hat bei den Testfahrten in Mugello 275 km/h Spitze erreicht. Das liegt knapp über dem, was die Energica in diesem Jahr in Mugello lief (272 km/h unter Alessio Finello in Rennen 1). Der Batterie-Pack wiegt 110 kg, ist in einer Kohlefaser-Hülle verpackt und dient als tragendes Teil des Rahmens. Der Motor wiegt 21 kg, dreht bis 18 000/min und arbeitet mit 800 Volt. Mit dem neuen Ladesystem sollen die Batterien in 45 Minuten 80 Prozent ihrer vollen Kapazität erreichen. ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Bei der WM-Runde in Silverstone erwartet nicht nur die Zuschauer ein besonderes Spektakel. MotoGP-Weltmeister Fabio Quartararo, Teamkollege Franco Morbidelli, die MotoGP-Rookies Marco Bezzecchi und Darryn Binder sowie Moto2-Pilot Sam Lowes und Moto3-Amazone Ana Carrasco werden bei der Silverstone Rally School ihre Vierrad-Künste unter Beweis stellen. Nach einem Lehrgang werden sie eine Runde gegeneinander auf Zeit fahren.

MOTORRAD-WM

Viele Verhandlungen zwischen Teams und Fahrern haben während der Sommerpause stattgefunden, und in Silverstone werden einige Bekanntmachungen erwartet. Ob auch die neue Konstellation des Ducati-Werksteams dabei ist, ist noch ungewiss. Aber auch bei Peter Öttls Moto3-Team sind Änderungen zu erwarten, die in Silverstone bekannt gegeben werden könnten.

MOTOGP

Alle haben sich erholt, alle haben trainiert. Álex Márquez postete, wie er letzte Woche im Motorland Aragón auf einer Honda CBR 600 unterwegs war. Auch auf der Ranch von Valentino Rossi gab es viel aktives Treiben. Wer nun wie stark zurückkommt, sehen wir am Wochenende.

Vorschau GP G. Britannien

ZEITPLAN

GP von Großbritannien, Silverstone (alle Zeitangaben in MESZ)

Zeit	Klasse	Session
Freitag, 5. August 2022		
10.00–10.40	Moto3	1. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	1. freies Training
11.55–12.35	Moto2	1. freies Training
14.15–14.55	Moto3	2. freies Training
15.10–15.55	MotoGP	2. freies Training
16.10–16.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 6. August 2022		
10.00–10.40	Moto3	3. freies Training
10.55–11.40	MotoGP	3. freies Training
11.55–12.35	Moto2	3. freies Training
13.35–13.50	Moto3	Qualifying 1
14.00–14.15	Moto3	Qualifying 2
14.30–15.00	MotoGP	4. freies Training
15.10–15.25	MotoGP	Qualifying 1
15.35–15.50	MotoGP	Qualifying 2
16.10–16.25	Moto2	Qualifying 1
16.35–16.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 7. August 2022		
10.20–10.30	Moto3	Warm-up
10.40–11.00	MotoGP	Warm-up
11.10–11.20	Moto2	Warm-up
12.20	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.
15.30	Moto2	Rennen, 18 Rdn.

STATISTIK

GP von Großbritannien, Silverstone

Sieger 2021
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2021
Moto3: Romano Fenati (I), Husqvarna, 2.11,325 (= 161,7 km/h)
Moto2: Marco Bezzecchi (I), Kalex, 2.03,988 (= 171,3 km/h)
MotoGP: Pol Espargaró (E), Honda, 1.58,889 (= 178,6 km/h)

Schnellste Runde 2021
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 2.11,347 (= 161,7 km/h)
Moto2: Jorge Navarro (E), Boscoscuro , 2.04,312 (= 170,8 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 2.00,098 (= 176,8 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 2.11,347 (= 161,7 km/h) (2021)
Moto2: Jorge Navarro (E), Boscoscuro , 2.04,312 (= 170,8 km/h) (2021)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.59,936 (= 177,0 km/h)(2019)

STAND DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1	172
2.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP	151
3.	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22	114
4.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	106
5.	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21	105
6.	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16	93
7.	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22	91
8.	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	77
9.	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR	75
10.	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16	71

Moto2

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex	146
2.	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	146
3.	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	145
4.	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex	116
5.	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex	104
6.	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex	97
7.	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex	88
8.	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex	76
9.	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex	75
10.	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex	69

Moto3

	Fahrer	Team	Motorrad	Punkte
1.	Sergio García (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	182
2.	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas	179
3.	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda	115
4.	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna	113
5.	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM	107
6.	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM	98
7.	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda	94
8.	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda	77
9.	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	64
10.	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto	57

Trio infernale

Publikumsattraktion: Auch in Most lieferten Bautista (#19), Rea (#65) und Razgatlioglu packende Dreikämpfe um die Siege

WORLDSBK

Die WM bleibt weiter spannend. In Most gab es wieder die gewohnten Dreikämpfe, aus denen Álvaro Bautista einmal, Weltmeister Toprak Razgatlioglu zweimal als Sieger hervorging – und den Rückstand verkürzte.

Von: **Imre Paulovits**

Er ist wieder da. Toprak Razgatlioglu gewann nach seinen drei Siegen in Donington auch in Most zwei weitere Rennen – und es hätten vielleicht drei werden können. „Am Samstag konnte ich Johnny nicht verstehen. Wir hatten beide einen guten Start, hätten vorn wegfahren können, doch er fing einen Kampf mit mir an, bei dem uns Bautista einholen konnte, und als er uns mit seiner Ducati überholt hat, hatte ich hinten keine Traktion mehr, um ihm hinterherzufahren“, erzählte der 25-jährige Türke. Am Sonntag gab es dann kein Halten mehr, und der Weltmeister gewann sowohl das Superpole-Race mit neuem Rundenrekord als auch das zweite Rennen. Auch wenn Álvaro Bautista ihn auf der Geraden überholte, in den Bremszonen war Razgatlioglu wieder eine Klasse für sich, schaffte es auch noch, die Reifen über die Distanz zu bringen und fuhr zum Schluss noch in der 21. Runde die schnellste Runde des Rennens. „Wir hatten noch einmal am Setting gearbeitet, sodass wir einen großen Schritt gemacht haben und ich die Reifen für das Rennende hatte“, so Razgatlioglu. „Deshalb haben mir die ersten Runden auch nicht zu viel Spaß gemacht, doch zum Schluss wurde es richtig lustig. Als ich Álvaro überholt hatte, schaute ich auf meine Boxentafel, sah dass mein Vorsprung immer größer wird – meine Rundenzeiten waren richtig gut.“ Nun geht der Weltmeister nur noch mit 38 Punkten Rückstand in die Sommerpause, er hat an den letzten beiden Wochenenden 41 Punkte aufgeholt, und die Hälfte der WM steht noch aus.

Packende Kämpfe

Was die Zuschauer geboten bekamen, war wieder Superbike-WM vom Feinsten. Die drei Hauptprotagonisten Álvaro Bautista, Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu lieferten sich packende Kämpfe, und wenn sie auch noch immer die klaren drei Außerirdischen dieser Meisterschaft sind, der Rest rückt nach. Scott Redding mischte im ersten Rennen mit, und es sah kurz so aus, als könne er gar um den Sieg kämpfen. Michael Ruben Rinaldi hatte in der Superpole seinen Teamkollegen Álvaro Bautista hinter sich gelassen und ärgerte sich nach dem Start maßlos darüber, dass ihn Andrea Locatelli am Start abgedrängt hatte und er so den Anschluss verlor. Weil der 26-jährige Italiener in seiner Heimat mächtig unter Druck gekommen ist, seit sein dreieinhalb Jahre jüngerer Landsmann Axel Bassani mit der Motocorsa-Ducati in Hochform ist, versprach er, im zweiten Rennen aufs Podest zu fahren oder im Kies zu landen – wovon Letzteres eintraf. Bassani blieb cool, wurde Fünfter und bekam den begehrten Platz im Ducati-Werksteam. ■



DUCATI

Jubiläum: Bautista, Rinaldi und Öttl feiern Ducatis 1000. Superbike-WM-Podest



YAMAHA

Ebenfalls rundes Jubiläum: Toprak Razgatlioglu holte 100. Yamaha-Sieg

Supersport-WM

Aegerter gesperrt

Gleich nach dem Start zum ersten Rennen wurde Dominique Aegerter abgeschossen. Weil er eine schwerere Verletzung vortäuschte, wurde er fürs zweite Rennen gesperrt.

Von: **Imre Paulovits**

Neun Supersport-WM-Rennen in Folge hatte Dominique Aegerter zuletzt gewonnen und damit den Rekord von Andrea Locatelli aus dem Jahr 2020 eingestellt. Doch beim Start zum ersten Rennen in Most wollte Kawasaki-Pilot Can Öncü zu viel, bremste in der engen Schikane zu spät, rammte Raffaele de Rosa und beförderte fünf Fahrer in den Kies, darunter auch WM-Leader Aegerter. Der Schweizer sprang gleich auf die Beine, doch dann blieb er lange im Kies liegen. Er wurde ins Medical Center gebracht, dann wurde im Krankenhaus ein CT angefertigt, er bekam wegen Verdachts auf eine Gehirnerschütterung Startverbot für das zweite Rennen. Dagegen beschwerte er sich, legte den Befund aus dem Krankenhaus vor, doch nun wurde es der Rennleitung suspekt. Sie unterstellte Aegerter, dass er durch das Vorspielen einer ernsten Verletzung einen Rennabbruch erzwingen wollte, und der Schweizer bestätigte dies kleinlaut. So bekam er eine Sperre für das zweite Rennen. „Es tut mir leid", meinte Aegerter hinterher. „Aber ich wollte diesen Rekord, und unter dem Druck und dem Adrenalin habe ich eine falsche Entscheidung getroffen."

Lorenzo Baldassarri nutzte seine Chance, gewann beide Rennen und hat nun bis auf 14 Punkte auf den WM-Führenden aufgeschlossen. ■



SEIDENGLANZ

Can Öncü (ganz r.) räumt fünf Fahrer ab, darunter auch WM-Leader Aegerter

Superbike-WM

Wieder ein Podest

Auch in Most fuhr Scott Redding wieder aufs Podest und wurde im zweiten Rennen Vierter. Der Brite hat die M 1000 RR mittlerweile im Griff.

Von: **Imre Paulovits**

Scott Redding verdrehte die Augen, und BMW-Motorrad-Renndirektor Marc Bongers knurrte, wenn sie wieder auf das Thema angesprochen wurden. „Nein, es ist nicht die Kalex-Schwinge allein, die die Besserung brachte, es ist nur ein Teil des Pakets", stellte der britische BMW-Werksfahrer klar. „Sie macht vielleicht 20 Prozent aus, dass ich mich nun mit der M 1000 RR arrangieren kann." Dass Redding jedoch nun auch mit der BMW zu der Spitzengruppe gehört, die mit packenden Aktionen um das Podest kämpft, wurde nach Donington auch in Most bestätigt. Der 29-Jährige holte im ersten Rennen das gewohnte Spitzentrio ein, überholte Rea und Razgatlioglu und machte gar Jagd auf Spitzenreiter Álvaro Bautista. „Doch dann habe ich einen kleinen Fehler gemacht, da ist der Zug dann abgefahren." In der letzten Runde startete Razgatlioglu einen Angriff auf Redding und entriss ihm noch P2, doch das zweite Podest nach Donington war ihm nicht mehr zu nehmen. Wenn Redding das Ergebnis in den beiden Rennen am Sonntag auch nicht wiederholen konnte, die Richtung stimmt. ■



BMW

Scott Redding: Zweites Podest für BMW, diesmal über volle Renndistanz

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Als Most letztes Jahr in den WM-Kalender aufgenommen wurde, schüttelten viele den Kopf. Doch für dieses Jahr wurde fast die gesamte Strecke neu asphaltiert, die Arbeiten im Fahrerlager laufen. Die Fans dankten es. Über 35 000 Zuschauer kamen übers Wochenende, viele auch aus Deutschland, und da man auch Fahrerlagertickets kaufen konnte, waren die Siegerehrungen ein gewaltiges Freudenfest.

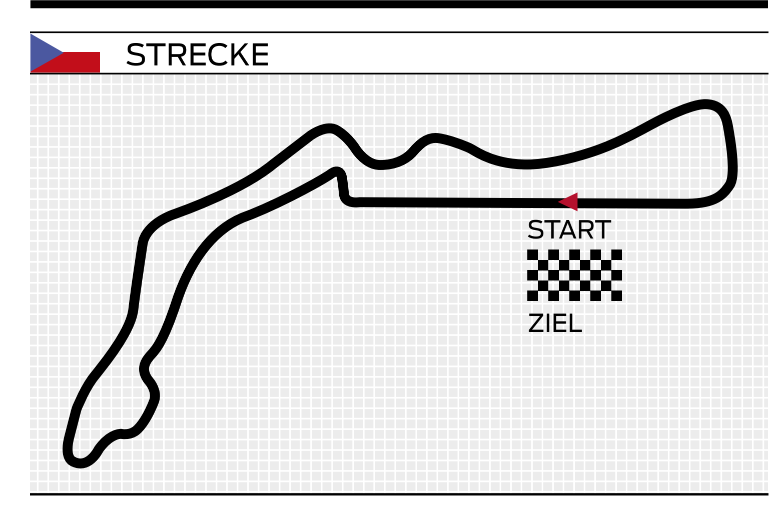
SUPERBIKE-WM
Bonovo-BMW-Pilot Eugene Laverty gab bekannt, dass er mit Ende der Saison seine aktive Karriere beenden und ab 2023 Team-Manager und Teilhaber des Bonovo-Action-BMW-Teams wird. In seiner 18-jährigen WM-Karriere fuhr der jüngste der drei Laverty-Brüder bei den 125ern, 250ern, der MotoGP, der Supersport- und der Superbike-WM. 2009 und 2010 wurde er zweimal Supersport-Vizeweltmeister auf Honda, 2013 Superbike-Vizeweltmeister auf Aprilia.

SUPERSPORT-WM
Die WM-Saison des deutschen Supersport-Meisters Patrick Hobelsberger bleibt durchwachsen. Nachdem er sich beim Sturz in Donington das Narbengewebe seines operierten Ellbogens noch einmal beschädigte, biss er in Most auf die Zähne und wurde im ersten Rennen Zwölfter. Im zweiten Rennen stürzte vor ihm Yari Montella, und er konnte nicht ausweichen. Zum Glück verletzte er sich diesmal nicht weiter. Marcel Brenner musste vom 29. Startplatz aus losfahren, hatte es im ersten Lauf beim Überholen nicht leicht und wurde 20. Im zweiten Rennen ging es dann besser, der Schweizer holte als 14. zwei Punkte. Bei Maximilian Kofler ging das technische Rätselraten weiter, warum seine Ducati nicht richtig läuft. Im zweiten Rennen war er zeitweilig Neunter, bevor sein Motorrad stehen blieb.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

AUTODROM MOST (CZ) 4,212 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Rea	1.30,947
2.	Razgatlioglu	1.31,277
3.	Rinaldi	1.31,506
4.	Bautista	1.31,567
5.	Lowes	1.31,622
6.	Gerloff	1.31,627
7.	Redding	1.31,684
8.	Locatelli	1.31,718
9.	Bassani	1.32,051
10.	Mahias	1.32,272
11.	Baz	1.32,282
12.	Lecuona	1.32,359
13.	Vierge	1.32,367
14.	Bernardi	1.32,396
15.	Nozane	1.32,455
16.	Öttl	1.32,501
17.	Tamburini	1.33,044
18.	Ponsson	1.33,266
19.	König	1.33,286
20.	Laverty	1.33,297

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	298 Punkte
2.	Rea	267
3.	Razgatlioglu	260
4.	Locatelli	148
5.	Rinaldi	134
6.	Lecuona	127
7.	Bassani	115
8.	Lowes	113
9.	Redding	110
13.	Öttl	40

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	309 Punkte
2.	Yamaha	290
3.	Kawasaki	280
4.	Honda	142
5.	BMW	133

ERGEBNIS 1. RENNEN

Most (I) – 30. Juli 2022 16. WM-Lauf; 92,664 km über 22 Rdn. à 4,212 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 19 Grad, Asphalt: 25 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	34.00,965 min	1.31,998	25
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	+2,109 s	1.31,936	20
3.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+2,603 s	1.32,086	16
4.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+2,718 s	1.32,066	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+7,951 s	1.32,303	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+9,105 s	1.32,348	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+12,181 s	1.32,392	9
8.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+12,435 s	1.32,306	8
9.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+13,028 s	1.32,311	7
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	22	+13,119 s	1.32,367	6
11.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	22	+17,379 s	1.32,712	5
12.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	22	+26,631 s	1.32,848	4
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	22	+27,364 s	1.33,005	3
14.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+31,278 s	1.33,250	2
15.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+37,260 s	1.33,051	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Most (I) – 31. Juli 2022 18. WM-Lauf; 92,664 km über 22 Rdn. à 4,212 km; 23 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	22	33.55,494 min	1.31,705	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	22	+0,756 s	1.31,889	20
3.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	22	+2,833 s	1.31,936	16
4.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	22	+9,693 s	1.32,237	13
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+11,970 s	1.32,051	11
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	22	+17,644 s	1.32,703	10
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+23,418 s	1.32,751	9
8.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	22	+26,436 s	1.33,017	8
9.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	22	+27,914 s	1.32,899	7
10.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	22	+30,857 s	1.33,165	6
11.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	22	+42,047 s	1.33,487	5
12.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+45,735 s	1.33,656	4
13.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	22	+46,989 s	1.33,818	3
14.	Peter Hickman (GB)	BMW M 1000 RR	22	+47,065 s	1.33,777	2
15.	Leandro Mercado (RA)	Honda CBR 1000 RR-R	22	+59,050 s	1.34,341	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Most (I) – 31. Juli 2022 17. WM-Lauf; 42,210 km über 10 Rdn. à 4,212 km; 25 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	15.21,996 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+2,327 s
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+3,406 s
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+4,679 s
5.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+7,127 s
6.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+8,328 s
7.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+8,479 s
8.	Scott Redding (GB)	BMW M 1000 RR	+10,308 s
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+10,506 s
10.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+14,540 s
11.	Loris Baz (F)	BMW M 1000 RR	+14,634 s
12.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+14,760 s
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+15,271 s
14.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	+18,008 s
15.	Hafizh Syahrin (MAL)	Honda CBR 1000 RR-R	+24,394 s

SUPERSPORT-WM

Most (I) – 30. Juli 2022 11. WM-Lauf; 80,028 km über 19 Rdn. à 4,212 km; 31 Fahrer gestartet, 26 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 19 Grad, Asphalt: 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	30.23,358 min
2.	Stefano Manzi (I)	Triumph St. Tr. RS	+6,240 s
3.	Steven Odendaal (ZA)	Yamaha YZF-R6	+6,288 s
4.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+6,307 s
5.	Gleen Van Straalen (NL)	Yamaha YZF R6	+7,109 s
6.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+7,126 s
7.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 675	+8,606 s
12.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+19,868 s
17.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+22,095 s
20.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+31,735 s

SUPERSPORT-WM

Most (I) – 31. Juli 2022 12. WM-Lauf; 64,300 km über 15 Rdn. à 4,212 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 39 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF R6	24.26,216 min
2.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+0,213 s
3.	Stefano Manzi (I)	Triumph St. Tr.e RS	+3,922 s
4.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+4,354 s
5.	Bahattin Sofuoglu (TR)	MV Agusta F3 675	+5,245 s
6.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+6,254 s
7.	Adrian Huertas (E)	Kawasaki ZX-6R	+7,582 s
8.	Valentin Debise (F)	Yamaha YZF R6	+8,167 s
9.	Hannes Soomer (EST)	Triumph St. Tr. RS	+15,813 s
14.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+1 Sektor

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	245 Punkte
2.	Baldassarri	231
3.	Bulega	147
4.	Öncü	112
5.	Montella	108
19.	Brenner	23
21.	Hobelsberger	21

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	300 Punkte
2.	Ducati	173
3.	Kawasaki	139
4.	Triumph	122
5.	MV Agusta	88

SUPERSPORT-300-WM

Most (I) – 30. Juli 2022 9. WM-Lauf; 50,544 km über 12 Rdn. à 4,212 km; 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 18 Grad, Asphalt: 23 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	21.57,324 min
2.	Hugo De Cancellis (F)	Kawasaki Ninja 400	+10,984 s
3.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+11,005 s
4.	Daniel Mogeda (E)	Kawasaki Ninja 400	+11,190 s
5.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+11,202 s
6.	Humberto Maier (BR)	Yamaha YZF-R3	+11,220 s
7.	Harry Khouri (AUS)	Kawasaki Ninja 400	+11,264 s
8.	Iker Garcia Abella (E)	Kawasaki Ninja 400	+12,792 s
9.	Troy Alberto (RP)	Kawasaki Ninja 400	+14,654 s
11.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+34,397 s

WM-STAND FAHRER

1.	Diaz	161 Punkte
2.	Garcia	137
3.	Steeman	122
4.	Di Sora	117
5.	Okaya	101
7.	Lehmann	90
13.	Geiger	45

SUPERSPORT-300-WM

Most (I) – 31. Juli 2022 10. WM-Lauf; 26,392 km über 6 Rdn. à 4,212 km; 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 38 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	11.16,903 min
2.	Alvaro Diaz Cebrian (E)	Yamaha YZF-R3	+2,962 s
3.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+3,014 s
4.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+3,015 s
5.	José Luis Perez Gonzales (E)	Kawasaki Ninja 400	+3,051 s
6.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+3,227 s
7.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+3,438 s
8.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+3,794 s
9.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+3,861 s
10.	Meikon Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+4,291 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	222 Punkte
2.	Kawasaki	202
3.	KTM	90

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-300-WM

Lennox Lehmann strahlte über alle Backen auf dem Siegerpodest. Der Freudenberg-KTM-Pilot war im zweiten Rennen auf dem dritten Platz, als es wegen des Sturzes von Alessandro Zanca abgebrochen wurde. „Das Wochenende hat mit zwei dritten Plätzen in den freien Trainings schon gut begonnen“, freute sich Lehmann. „In der Superpole wurde meine beste Runde leider wegen gelber Flagge gestrichen, so musste ich vom 17. Startplatz aus starten. Im ersten Rennen haben wir uns mit der Reifenwahl verpokert, aber das zweite Rennen war umso besser.“ Dirk Geiger auf P6 komplettierte das tolle deutsche Ergebnis.

Superbike-WM

Philipp Öttl wieder in den Top 10

Der Aufwärtstrend von Philipp Öttl ging auch in Most weiter. Der GoEleven-Ducati-Pilot wurde im zweiten Rennen Achter und geht mit viel Selbstvertrauen in die Sommerpause.

Von: **Imre Paulovits**

Es war kein einfaches Wochenende für Philipp Öttl, denn er musste die Strecke von Most mit dem Superbike erst kennenlernen. Dass er den ersten Trainingstag trotz viel Bewegung in seinem Fahrwerk als Elftschnellster beendete, weckte gleich Hoffnung. Als es am Samstagmorgen nass war, konnte der 26-Jährige sogar mit der viertschnellsten Zeit überzeugen. Doch die Überlegungen, wie man das Fahrwerk an die trockenen Verhältnisse anpasst, fruchteten noch nicht richtig, so war in der Superpole nicht mehr als der 16. Startplatz drin. Im ersten Rennen folgte Öttls gewohnte Aufholjagd. Er war bereits bis auf den 12. Platz vorgefahren, als er sich verbremste und durchs Kiesbett musste. Schließlich beendete er das erste Rennen als 13. „So ein Superbike ist unheimlich komplex, da müssen die Elektronik und das Fahrwerk genau aufeinander angepasst sein, und da waren wir noch nicht ganz perfekt“, musste er nach dem Rennen feststellen. In der Superpole musste Öttl nach dem Start in den Notausgang, gewann dort gleich ein paar Plätze, musste aber schließlich auf Anweisung der Rennleitung einen Platz abgeben und wurde so wieder 13. Doch im zweiten Rennen wuchs er über sich hinaus. Das Team hatte mittlerweile herausbekommen, was der Ainringer brauchte, um die Ducati richtig laufen zu lassen, Öttl hatte sich mit dem Motorrad auf dem ondulierenden Kurs angefreundet, so fuhr er schließlich bis zum achten Platz vor.

Lohn der Arbeit

„Wir haben nicht aufgehört, an dem Motorrad zu arbeiten, und das hat nun gepasst“, freute sich Öttl. „Für das Superpole-Rennen haben wir uns nicht getraut, den ganz weichen SC-X-Reifen zu nehmen, sondern den SC-0. Der hat sich als etwas zu hart erwiesen, den haben wir aber dann auch für das Hauptrennen genommen, und damit waren wir konkurrenzfähig. Das war jetzt noch einmal ein richtig guter Abschluss, um in die Sommerpause zu gehen. Wir haben viele kleine Rückschläge, die wir bislang hatten, gut lösen können, meine Starts sind jetzt auch besser geworden, und nach meinem Schlüsselbeinbruch bin ich jetzt auch wieder ganz fit.“ Öttl wird zwar am Barcelona-Test nicht teilnehmen, dafür wird er sich aber mit seinem Trainingsmotorrad fit halten, bevor es in Magny-Cours wieder weitergeht. ■



GOELEVEN

Philipp Öttl in Most: Nach anfänglichen Problemen guten Speed aufgebaut …



GOELEVEN

… und im zweiten Rennen sogar mit BMW-Werkspilot Scott Redding gekämpft

Northern Talent Cup

Ungarn weiter vorn

Die Siege in Most teilten sich wieder die beiden ungarischen Tabellenführer Rossi Moor und Kevin Farkas. Valentino Herrlich fuhr erstmals aufs Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Auch in Most gab es zwei packende Rennen. Das erste, zweimal gestartete Rennen am Samstag gewann der Ungar Rossi Moor nur 0,266 Sekunden vor seinem Landsmann Kevin Farkas. Lediglich 0,034 Sekunden hinter Platz 2 wurde Valentino Herrlich gewertet. Der 13-Jährige zeigte sein bisher stärkstes Rennen und lag kurz vor der Zielgeraden sogar an der Spitze. Doch Moor konnte ihn noch im Windschatten schnappen. Herrlich fuhr als Zweiter ins Ziel, wurde nachträglich aber wegen Überfahren der Streckenbegrenzung in der letzten Runde auf Position 3 verwiesen. Herrlich freute sich über sein erstes NTC-Podium: „In beiden Trainings war ich Erster und hatte von Anfang an ein gutes Gefühl. Ich lag die ganze Zeit über in der Führungsgruppe und konnte um den Sieg kämpfen. Vor den letzten beiden Kurven lag ich an der Spitze, aber dann hat mich Rossi leider aus dem Windschatten heraus überholt."

Im zweiten Rennen am Sonntag ging es ebenso heiß her. Farkas gelang es, dem Feld davonzufahren und sich den Sieg zu sichern. Moor kam auf Platz 2 ins Ziel, nur 0,011 Sekunden vor dem Niederländer Loris Veneman. ■

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Rossi Moor (H)	197
2.	Kevin Farkas (H)	166
3.	Dustin Schneider (D)	118
6.	Lennox Phommara (CH)	92
10.	Rocco Sessler (D)	64



NTC

Erstmals auf dem Podest: Valentino Herrlich (r.) neben Moor und Farkas

IDM Superbike

Jan Mohr operiert

Nach ihrem Sturz in der letzten Runde des ersten Superbike-Laufs auf dem Schleizer Dreieck sind Toni Finsterbusch und Jan Mohr auf dem Weg der Besserung. Finsterbusch musste am Becken, Mohr an seinen gebrochenen Brustwirbeln operiert werden.

Von: **Anke Wieczorek**

In der letzten Runde des ersten IDM-Superbike-Laufs auf dem Schleizer Dreieck kollidierten die beiden BMW-Piloten Jan Mohr und Toni Finsterbusch und blieben nach dem heftigen Sturz liegen. Beide wurden im Streckenabschnitt „Seng" sofort ärztlich versorgt und in umliegende Krankenhäuser gebracht beziehungsweise in Spezialkliniken geflogen.

Finsterbusch wird mittlerweile in Leipzig behandelt. Der 29-jährige BMW-Fahrer erlitt einen Bruch am Becken und wurde letzten Dienstag operiert, wobei eine Schraube zur Fixierung eingesetzt wurde. Er hat sich zudem einen Bruch eines rechten Mittelhandknochens sowie Schnitt- und Schürfwunden zugezogen. Den 24-jährigen Österreicher Jan Mohr erwischte es noch schlimmer: Er hat einen gebrochenen Brustwirbel davongetragen, zwei weitere sind angeknackst. Er wurde letzten Freitag operiert. ■



EISELE

Da war kein Platz für zwei: Finsterbusch (#56) und Mohr (#5) in der letzten Runde

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Auch wenn das 8-Stunden-Rennen von Suzuka in diesem Jahr mit dem Grand Prix von Großbritannien in Silverstone kollidiert und deshalb nicht so viel Beachtung genießen wird, so ist ein heftiger Schlagabtausch zu erwarten. Kawasaki will seinen letzten Sieg verteidigen, und Jonathan Rea sieht sich mit Alex Lowes und Leon Haslam gut aufgestellt – vorausgesetzt, Lowes erholt sich von seiner Darm-Entzündung, die ihn am Sonntag in Most außer Gefecht setzte. Aber Honda hat sich gewaltig vorbereitet. In Most hörte man, dass das Werk in diesem Jahr alle zwei Wochen einmal auf seiner Heimstrecke getestet hat. Und auch Yoshimura-Suzuki, 1978 die Sieger der ersten 8 Stunden von Suzuka, wollen alles dransetzen, bei ihrem letzten Auftritt siegreich zu sein. Und wenn Yamaha diesmal auch kein gesondertes Werksteam für Suzuka aufgestellt hat – YART hat beim letzten Test die zweitschnellste Zeit erreicht.

NACHWUCHS

Dass der ungarische Nachwuchs im Northern Talent Cup so dominiert, hat seinen guten Grund: Die Fahrer, die um die Jahrtausendwende in der Blütezeit des dortigen Motorsports nach der Wende aktiv waren, haben sich in mehreren Organisationen zusammengeschlossen und betreiben eine gut ausgearbeitete Nachwuchsförderung. Dies ist aber erst der Anfang. Gábor Talmácsi, 125er-Weltmeister von 2007, sowie Norbert Michelisz, WTC-Champ von 2019, haben die Humda Academy gegründet, in der derzeit 29 Nachwuchspiloten unterstützt werden, neun aus dem Kart-Sport, drei aus dem Rallye-Lager, zwei Tourenwagen-Piloten, neun Straßenrennfahrer, je zwei Enduro- und Motocross-Piloten und je ein Supermoto- und Trial-Fahrer. Was wäre wohl mit so einer Initiative in Deutschland alles zu machen?



Lauf 1: Links Siegfahrer Thomas Chareyre (#1), ganz rechts Peter Mayerbüchler (#61)

Der fehlende dritte Mann

XIEM

Ohne Markus Class waren die deutschen Siegchancen schon vor dem Start des Supermotos der Nationen dahin. Frankreich dominierte auf der Rundstrecke in Mettet derart, dass sie mit ihren beiden Teams einen Doppelsieg landeten. Italien konnte knapp vor den Deutschen den dritten Podiumsplatz behaupten.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Aus für die Siegeshoffnungen des Teams Germany war schon wenige Tage vor dem wichtigsten Supermoto-Rennen des Jahres besiegelt: Markus Class musste wegen seiner in St. Wendel sechs Wochen zuvor erlittenen Handverletzung absagen. Für Deutschlands Nummer 2 wurde der Inzeller Peter Mayerbüchler nachnominiert, der diese Saison in der Form seines Lebens fährt. Doch die beachtlichen Plätze 9 und 10 reichten nicht, um Team Germany auf Medaillenkurs zu bringen.

Den zweiten Dämpfer für das deutsche Trio gab es dann am Samstag in den drei Qualifikationsrennen: Platz 8 für Mayerbüchler (Rennen 1), P9 für Nico Joannidis (Rennen 2) und Platz 1 für Weltmeister Marc-Reiner Schmidt ergaben nur den sechsten Rang für die Deutschen – das bedeutete für den Sonntag die Startplätze 6 und 22 in den drei Heats. Siegerteam Frankreich hatte indes die Plätze 1 und 17 inne – eine Vorentscheidung.

Schmidt überließ den Teamkollegen den vorderen Startplatz und begann zweimal am Grid von P22 aus. In seinen beiden Läufen schaffte der Friedrichshafener TM-Pilot den Sieg, beide Male war er nach zwei Runden vorn! Das Highlight des Tages war dabei Moto 3, als der Bodensee-Schwabe wieder binnen zwei Runden auf P1 flog, seinen Erzrivalen Thomas Chareyre von der Spitze verdrängte und die beste Rundenzeit des Tages markierte.

Neben Mayerbüchlers Platzierungen kam es nun auf die Performance des Ingersheimers Nico Joannidis an. Der Husky-Fahrer schaffte in Rennen 2 Platz 12, kassierte aber im ersten Rennen mit P16 das Streichergebnis. Das reichte nur für den vierten Rang, lediglich zwei Punkte hinter Italien.

Schweiz auf Platz 7

Was wäre mit Class für Team D möglich gewesen? „Schwer zu sagen, aber ein Podiumsplatz in jedem Fall“, meint der Tagesbeste Marc-Reiner Schmidt.

Das zweite deutschsprachige Team aus der Schweiz konnte die Erwartungen übererfüllen: Raoul Tschupp, Randy Götzl und Mitja Krasniqi wurden mit den Rennplatzierungen 6, 9, 11, 15 und 19 gute Siebte.

Nicht ganz so rund lief es für das hoffnungsvolle deutsche Juniorteam, das feststellen musste, dass die SoN-Luft dünner als bei der IDM ist: Eddy Frech (Plätze 16 und 18), Colin Beischroth und Leon Heimann kamen gesamt auf Platz 12 und auf P4 in der Juniorwertung. Ihnen folgten die Schweizer Junioren Mathieu Romanens, Luca Maldoff und Andri Sommerau auf Rang 13.

Frankreich mit Chareyre, Sylvain Bidart und Nicolas Cousin holte den Titel zum elften Mal! Am erstaunlichsten auf dem 2,2 Kilometer langen Road Race Kurs Jules Tacheny in Mettet war die Performance des französischen Juniorteams: Die jungen Gallier Youry Catherine (2-5), Steve Bonnal (3-10) und Axel Marie-Luce (8-8) wurden Gesamtzweite, mit fünf Punkten Vorsprung auf die Italiener! ■

SUPERMOTO OF NATIONS

Mettet (B), 31. Juli

1. Frankreich 13 Punkte:
Thomas Chareyre 1-2, Nicolas Cousin 3-4, Sylvain Bidart 3-4

2. Frankreich junior 26 Punkte:
Youry Catherine 2-5, Steve Bonnal 3-10, Axel Marie-Luce 8-8

3. Italien 31 Punkte:
Diego Monticelli 2-12, Gioele Filippetti 5-32, Elia Sammartin 6-6

4. Deutschland 33 Punkte:
Marc-Reiner Schmidt 1-1, Peter Mayerbüchler 9-10, Nico Joannidis 12-16

5. Belgien 51 Punkte:
Romain Kaivers 4-5, Kevin Villevoye 8-17, Nicolas Decaigny 17-18

7. Schweiz 60 Punkte:
Raoul Tschupp 6-9, Randy Götzl 11-15, Mitja Krasniqi 19-23

12. Deutschland junior 110 Punkte:
E. Frech 16-18, C. Beischroth 23-26, L. Heimann


XIEM

Führte die Grande Nation zum Sieg: Thomas Chareyre


XIEM

Nationensieger: Frankreich jun., Frankreich, Italien (v.l.)



Finale: Aussies Holder/ Fricke startschneller als die Briten Bewley/ Lambert

FIMSPEEDWAY.COM

20 Jahre Wartezeit

Australien triumphierte beim Speedway of Nations-Finale gegen Großbritannien. Polen erlebte sein Waterloo. Deutschland scheiterte im Semi-Finale erst im Hoffnungslauf.

Von: **Andreas Fahldiek**

Im Finallauf glänzte das australische Paar mit einem Blitzstart. Jack Holder und Max Fricke verdarben mit einem Start-Ziel-Sieg den Briten die Titelverteidigung. 20 Jahre mussten die Australier auf diesen Titelgewinn warten! Teammanager Mark Lemon hatte Tränen in den Augen. Er trainiert Australien seit zehn Jahren. „Mit diesen Fahrern zu arbeiten, ist ein Privileg für mich. Wir haben es so lange versucht und waren so viele Jahre lang so nah dran. Diese Jungs haben dem Land und sich selbst alle Ehre gemacht", sagte Lemon. Der gewiefte Taktiker verzichtete beim Finale am Samstag auf Jason Doyle, der drei Tage vorher beim ersten Semifinale überhaupt nicht zurechtgekommen war.

Auch die Briten hatten Probleme. Sie mussten auf ihre Nummer 1 Tai Woffinden verzichten, der sich zuvor bei einem Fahrradunfall starke Prellungen am Rücken zugezogen hatte. Dennoch boten Robert Lambert und Daniel Bewley eine sehr gute Performance und schlossen die Vorläufe als bestes Paar ab. Co-Teamchef Simon Stead sah das anders: „Wir sind enttäuscht, dass wir nur Zweite geworden sind und den Titel nicht verteidigen konnten." Robert Lambert nahm es gelassen: „Wir sind losgefahren, um einen Job zu machen und zu versuchen, direkt ins große Finale zu kommen. Das ist uns auch gelungen. Im großen Finale hat es dann nicht so geklappt. Zwei Medaillen in zwei Jahren – das ist eine gute Ausbeute, und wir müssen damit zufrieden sein".

Für Polen war es eine zutiefst enttäuschende WM. Die drei GP-Fahrer fanden fast nie die richtige Einstellung zueinander und zu der kurzen 300-Meter-Bahn. Es war die schlechteste Platzierung seit 1999. Ein verhängnisvoller Sturz von Leon Madsen im letzten Durchgang raubte den enttäuschten Dänen die Chance auf die Teilnahme am Hoffnungslauf.

Deutsche ganz stark

Finnland konnte sein hohes Halbfinal-Niveau nicht halten. Der starke Timi Salonen stürzte in seinem ersten Lauf und brach sich dabei ein Schlüsselbein.

Im ersten Halbfinale glänzte das deutsche Team mit einer starken Leistung. Schon in Heat 1 konnte Kai Huckenbeck Maciej Janowski und Bartosz Smarzlik in die Schranken weisen. Norick Blödorn fiel mit Kupplungsproblem aus. Drei 7:2-Siege gingen auf das Konto der Deutschen. Gegen Polen mussten sie in einem Race-off um das letzte Final-Ticket kämpfen. Huckenbeck verdarb sich auf Bahn 2 mit einem behäbigen Start die mögliche Finalteilnahme, während Blödorn dem Feld hinterherfuhr.

Dieses SoN-Finale sollte eigentlich in Esbjerg stattfinden. Aufgrund gesundheitlicher Probleme des dortigen Promoters musste das Rennen kurzfristig nach Vojens verlegt werden. Die Slowakei verzichtete auf den Start, weil sich Martin Vaculik ein Schulterblatt gebrochen hat. Deshalb kam Norwegen zum Einsatz. Die Ära SoN ist erst einmal beendet, weil ab 2023 wieder der Speedway World Cup als Team-WM ausgetragen wird.

Am Freitag wurde die U-21 Team-WM (SoN2) ausgetragen. Polen traf in einem dramatischen Finale auf die starken Tschechen. Jakub Miskowiak führte. Aber Jan Kvech und Petr Chlupac lagen an Position 2 und 3 und damit auf Goldkurs. In der dritten Runde hatte Chlupac technische Probleme und fiel zurück. Das brachte den Polen den 9. Titel in Folge. ■



FIMSPEEDWAY.COM

Überragend: Kai Huckenbeck schlug auch die Polen

SPEEDWAY OF NATIONS

Semifinale 1, Vojens (DK), 27. Juli

1. **Australien 35 Punkte:** Jason Doyle 6, Max Fricke 15, Jack Holder 14
2. **Finnland 34 Punkte:** Timo Lahti 18, Timi Salonen 16, Jesse Mustonen 0
3. **Polen 31+7 Punkte:** Bartosz Zmarzlik 15, Maciej Janowski 6, Patryk Dudek 10
4. **Deutschland 30+2 Punkte:** Kai Huckenbeck 18, Nor. Blödorn 12, M. Härtel 0
5. **USA 25 Punkte:** Luke Becker 19, Broc Nicol 6, Dillon Ruml 9
6. **Ukraine 18 Punkte**
7. **Lettland 16 Punkte**

Semifinale 2, Vojens (DK), 28. Juli

1. **Schweden 35 Punkte:** Fredrik Lindgren 14, Oliver Berntzon 21, Vict. Palovaara 0
2. **Tschechien 34 Punkte:** Vaclav Milik 19, Jan Kvech 15, Petr Chlupac 0
3. **Großbritannien 31+7 Punkte:** Tai Woffinden 19, Rob.Lambert 6, Dan Bewley 6
4. **Frankreich 32+2 Punkte:** Dimitri Bergé 19, David Bellego 13, Mathieu Tresarrieu 0
5. **Slowenien 22 Punkte:** Matic Ivacic 17, Nick Skorja 3, Anze Grmek 2
6. **Norwegen 18 Punkte**
7. **Italien 17 Punkte**

SON FINALE

SoN Finale, Vojens (DK), 30. Juli

1. **Australien 30+7 Punkte:** Jason Doyle 0, Max Fricke 11, Jack Holder 19
2. **Großbritannien 32+2 Punkte:** Tai Woffinden 0, R. Lambert 18, Dan Bewley 14
3. **Schweden 30 Punkte:** Fredrik Lindgren 10, Oliver Berntzon 20, Vict. Palovaara 0
4. **Dänemark 28 Punkte:** Leon Madsen 15, Mikkel Michelsen 13, Anders Thomsen 0
5. **Tschechien 27 Punkte:** Vaclav Milik 18, Jan Kvech 9, 3 Petr Chlupac 0
6. **Polen 26 Punkte**
7. **Finnland 16 Punkte**

SON2

SoN2, Vojens (DK), 29. Juli

1. **Polen 36+6 Punkte:** Wiktor Przyjemski 15, Jakub Miskowiak 15, M. Cierniak 17
2. **Tschechien 29+2 Punkte:** Jan Kvech 18, Petr Chlupac 11, Matous Kamenik 0
3. **Großbritannien 28 Punkte:** Tom Brennan 20, Drew Kemp 8, Leon Flint 0
4. **Lettland 28 Punkte:** Francis Gusts 22, Ricards Ansiviesulis 6, E. Matjusonoks 0
5. **Dänemark 26 Punkte:** Benjamin Basso 21, Kevin J. Pedersen 5, J. Knudsen 0
6. **Australien 22 Punkte**
7. **Schweden 18 Punkte**

ADAC MX Masters Gaildorf

Eidgenössischer Sieger

Die fünfte Runde der ADAC MX Masters-Serie in Gaildorf war die Rückkehr nach zwei Jahren Corona-Pause auf eine der schönsten Naturstrecken Europas.

Von: **Frank Quatember**

Wo vor elf Jahren Ken Roczen seinen ersten und einzigen WM-Titel gewann, feierten bei schweißtreibenden Temperaturen die Fans auf den gut gefüllten Hängen den Tagessieger Valentin Guillod (SHR Yamaha). Auf den Plätzen folgten der starke Tom Koch (KTM Kosak) und Jordi Tixier auf Sarholz-KTM.

Drei Laufsiege und zwei Holeshots, so lautete die beinahe makellose Bilanz des Schweizer Gaststarters Valentin Guillod, der bei seinem Triumphzug „Auf der Wacht" der versammelten hochkarätigen Konkurrenz um Max Nagl, Tom Koch und Jordi Tixier nicht den Hauch einer Chance ließ. Der 29-jährige Eidgenosse war enorm schnell im Kampf aus dem Gatter heraus und legte jeweils bereits in den ersten Kurven einige Motorradlängen zwischen sich und die Konkurrenz – der Rest war Formsache. „Bis auf ein paar Probleme mit dem Wässern war alles hier perfekt für mich", zeigte sich Guillod auf dem Podium in bester Laune. „Ich fahre noch in Holzgerlingen, ansonsten konzentriere ich mich auf WM und MXoN." Der Thüringer Tom Koch glänzte auf der Hartbodenstrecke als Tageszweiter und bester Deutscher, hatte auch etwas das Glück auf seiner Seite, weil Jordi Tixier im dritten Lauf stürzte. Tabellenführer Max Nagl (Husqvarna) belegte den undankbaren vierten Rang und klagte über ein schwieriges Wochenende sowie einen heftigen Sturz am Samstag. Trotzdem behält der Oberbayer das Red Plate auch nach Gaildorf. ■



ADAC MOTORSPORT

Der Nagl-Bezwinger: Valentin Guillod (Yamaha) kam, sah und siegte

MX MASTERS

Gaildorf (D), 30./31. Juli

1.	Valentin Guillod (CH), Yamaha	1-1-1
2.	Tom Koch (D), KTM	3-3-2
3.	Jordi Tixier (F), KTM	2-4-4
4.	Max Nagl (D), Husqvarna	7-2-3
5.	Boris Maillard (F), Suzuki	5-5-8
6.	Stefan Ekerold (D), Husqv.	6-8-5
7.	Kevin Brumann (CH), Yam.	4-7-9
8.	Michael Sandner (A), KTM	8-6-7
9.	Tim Koch (D), Husqvarna	9-9-6
10.	Tanel Leok (EST), Husqv.	13-10-10

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	346 Pkte.
2.	Jordi Tixier	295
3.	Tom Koch	272
4.	Adam Sterry (GB), KTM	185
5.	Tim Koch	166
6.	Stefan Ekerold	162
7.	Valentin Guillod	142
8.	Boris Maillard	135
9.	Michael Sandner	129
10.	Tanel Leok	116

Hardenduro-WM Red Bull Romaniacs

Siebter Sieg mit 47

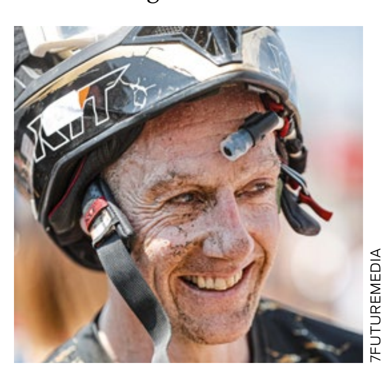
Nicht Billy Bolt, nicht Manuel Lettenbichler gewann die Red Bull Romaniacs 2022. Der bereits 47-jährige Brite Graham Jarvis holte nach vier langen Tagen durch die rumänischen Karpaten für Husqvarna zum siebten Mal den Sieg.

Von: **Thomas Schiffner**

Die Romaniacs gelten als härteste Enduro-Rally der Welt. Während Graham Jarvis schon den ersten Tag gewann, hatte Manuel Lettenbichler technische Probleme, musste die Kupplung tauschen und bekam eine Zeitstrafe. Am zweiten Tag brillierte der Bayer mit dem Tagessieg vor Jarvis. Tag 3 musste der Vortagessieger eröffnen, immer ein Nachteil. Jarvis nutzte das mit dem zweiten Tagessieg vor dem Deutschen. Am Samstag, auf der letzten Etappe, war Lettenbichler eindeutig die Nummer 1. Der Tagessieg reichte aber, wegen der Strafe an Tag 1, nur noch zu Schlussrang 6. Jarvis fuhr auf Ankommen, wurde Tagesfünfter und gewann damit deutlich, 14 Jahre nach seinem ersten Triumph, die Romaniacs.

Größte Überraschung war zweifellos der 24-jährige Bulgare Teodor Kabakchiev, der mit seiner KTM von Enduro zu Enduro immer stärker wird. Er wurde vor Sherco-Fahrer Mario Roman Zweiter. GasGas-Pilot Michael Walkner hatte auf der letzten Etappe Pech, verletzte sich am Fuß und verlor Platz 4 an den Kanadier Trystan Hart.

„In einem Rennen wie diesem musst du die ganze Woche voll fokussiert sein, und das habe ich geschafft. Nach meiner Knieverletzung im letzten Jahr war ich mir nicht sicher, ob wir zurückkommen könnten", sagte Jarvis, erfolgreichster Romaniacs-Teilnehmer mit nun sieben Siegen. ■



7FUTUREMEDIA

Siebter Sieg: Graham Jarvis

HARDENDURO-WM

Sibiu (RO), 26.–30. Juli

1.	Graham Jarvis (GB), Husqv.	21:05.40 h
2.	T. Kabakchiev (BG), KTM	+8.32 m
3.	Mario Roman (E), Sherco	+13.26 m
4.	Trystan Hart (CDN), KTM	+32.59 m
5.	Michael Walkner (A), GasG.	+38.30 m
6.	M. Lettenbichler (D), KTM	+1:52.26 h
7.	Matthew Green (ZA), KTM	+3:3.38
8.	David Cyprian (CZ), KTM	+3:42.3 h
9.	Suff Sella (IL), KTM	+4:54.9 h
11.	Dieter Rudolf (A), Husqv.	+7:42.36

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 5 von 8 Veranstaltungen

1.	Mario Roman	73 Punkte
2.	Manuel Lettenbichler	70
3.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	62
4.	Graham Jarvis	60
5.	Teodor Kabakchiev	52
6.	Michael Walkner	49
7.	Alfredo Gomez	47
8.	David Cyprian	39
9.	Matthew Green	36
10.	Wade Young (AUS), Sherco	33



Doppelsieg in der Slowakei: Aussie Wil Ruprecht auf TM

PAIRAN

Doppelt hält besser

Nach seinem Sturzpech beim vorangegangenen Lauf meldete sich der Australier Wil Ruprecht mit einem Doppelsieg beim fünften WM-Lauf in der Slowakei wieder zurück in der Spitzengruppe des Enduro-GP. Das Pech hatte diesmal der Führende, der Italiener Andrea Verona.

Von: **Robert Pairan**

Mit einer neun Minuten langen Cross-Prüfung und einem 15 Minuten langen Enduro-Test wurden den Fahrern besondere Anforderungen gestellt, zumal Regen die Strecke noch zusätzlich schlammig und rutschig gemacht hatte.

Unter diesen Bedingungen kam Ex-Champion Steve Holcombe aus England hervorragend zurecht und kämpfte schon am ersten Tag mit um die Spitze, die dann allerdings an zwei andere Fahrer ging. Besonderes Pech hatte der Führende der GP-Wertung, Andrea Verona: Schon am ersten Tag verlor er den Gesamtsieg bei einem heftigen Ausrutscher in der letzten Sonderprüfung des Tages. Dabei verwandelte sich sein Vorsprung von 3,5 Sekunden in einen Rückstand von 11,54 Sekunden. Damit gewann Ruprecht, der nach dem freitäglichen Prolog vom neunten Platz losgefahren war.

Am zweiten Tag lief es für Verona noch schlechter, weil er gleich im ersten Endurotest nach Stürzen insgesamt 41 Sekunden verlor, die er nicht mehr aufholen konnte. Mit dem fünften Gesamtrang hat der GasGas-Fahrer aber immer noch elf Punkte Vorsprung in der Weltmeisterschaft.

Holcombe mehr als stark

Holcombe war aber erneut mehr als stark und kämpfte sich erst mal an dem wieder genesenen Josep Garcia vorbei auf den zweiten Platz. Von Runde zu Runde rückte er Ruprecht näher, der aber am Ende einen klaren Start-Ziel-Sieg fuhr – auch wenn er zum Schluss nur noch 0,45 Sekunden Vorsprung vor Holcombe hatte. Nach einem vierten Platz am ersten Tag bewies der Spanier Josep Garcia mit Gesamtrang 3 am zweiten Tag, dass er auch bei nassen Bedingungen zurechtkommt: „Ich habe angefangen, meinen Rhythmus zu finden, aber jeden Tag habe ich bei den langen Tests in den letzten Runden viel Kraft und Stärke verloren“, kommentierte der KTM-Fahrer seinen ersten Lauf nach der Daumen-Operation.

Der amtierende GP-Champion, Brad Freeman, zeigte sein Können wieder in den kurzen Sonderprüfungen, kam aber in der Gesamtwertung über die Plätze 5 bzw. 6 nicht hinaus. Das reichte aber erneut zum Sieg in der E3-Klasse, wo er weiterhin auf Meisterschaftskurs bleibt.

Der deutsche Junior Luca Fischeder stand am Samstag zum ersten Mal in seiner Karriere ganz oben auf dem Podium: Er gewann die Junioren1-Wertung und wurde Zweiter bei allen Junioren. ■

ENDURO-WM

Gelnica (SK), 30. Juli

1.	Wil Ruprecht (AUS), TM	1:03.55,70 h
2.	Andrea Verona (I), GasGas	+11,54 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+17,85 s
4.	Josep Garcia (E), KTM	+56,14 s
5.	Brad Freeman (GB), Beta	+1.04,93 min
6.	Thomas Oldrati (I), Honda	+1.48,14 min
7.	Mikael Persson (S), Husqv.	+1.48,56 min
8.	Matteo Pavoni (I), TM	+1.57,79 min
9.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.59,98 m
29.	Edward Hübner (D), KTM	+7.24,17 min

Gelnica (SK), 31. Juli

1.	Wil Ruprecht (AUS), TM	1:04.45,73 h
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+0,45 s
3.	Josep Garcia (E), KTM	+37,14 s
4.	Thomas Oldrati (I), Honda	+52,84 s
5.	Andrea Verona (I), GasGas	+55,24 s
6.	Brad Freeman (GB), Beta	+58,65 s
7.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.15,82 m
8.	Mikael Persson (S), Husqv.	+1.43,73 min
9.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.01,76 min
23.	Edward Hübner (D), KTM	+7.49,04 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Stand nach 5 von 7 Veranstaltungen

1.	Andrea Verona	161 Punkte
2.	Wil Ruprecht	150
3.	Nathan Watson	123
4.	Josep Garcia	115
5.	Thomas Oldrati	106
6.	Steve Holcombe	85
7.	Brad Freeman	78
8.	Mikael Persson	57
9.	Matteo Cavallo	55
10.	Daniel Milner (AUS), Fantic	52

NACHRICHTEN

BACHHUBER IM EM-FINALE

Starke Leistung von Erik Bachhuber beim Qualifikationslauf zur Speedway-U19-EM im slowakischen Zarnovica: Der Pfarrkirchener wurde hinter den Polen Jakub Krawczyk und Damian Ratajczak nach Stechen um Platz 2 Dritter und ist damit souverän für das EM-Finale am 17. September in Nagyhalasz (H) qualifiziert. Maximilian Troidl schied als Elfter aus.

KRUSE HANSEN UND VENUS IN PFARRKIRCHEN

Der Däne Kenneth Kruse Hansen gewann das Sandbahnrennen in Pfarrkirchen vor Hynek Stichauer (CZ) und Stephan Katt. In der Gespannklasse waren die Lokalmatoren Venus/Heiss unschlagbar, Zweite Manuel und Melanie Meier vor Marco Hundsrucker/Nadin Löffler. Einen Sonderlauf gewann Kruse Hansen vor B-Lizenz-Fahrer Daniel Spiller.

ZWEI SX-WM-RENNEN FIX

Für die neue Supercross-Weltmeisterschaft, die ab sofort vom australischen Promoter SX Global organisiert wird, wurde jetzt der zweite Termin der Saison 2022/23 bekannt gegeben: Nach der Premiere im Principality Stadion in Cardiff (Wales) am 8. Oktober wandert der Tross für den 21./22. Oktober wenig überraschend nach Melbourne (Australien). Von zehn Teams sind jetzt neun gesetzt. Einzig bekannte Fahrer bisher: Justin Brayton, Vince Friese (450 ccm), Mitchell Oldenburg und Cole Seely (250 ccm) für Honda.

KEIN AUSSIE-GP 2022

Der neue Speedway-Promoter Discovery Sports Events hat klargestellt, dass es 2022 kein SGP-Finale in Australien geben wird. Die Saison endet mit dem zehnten Rennen am 1. Oktober in Torun (PL). Discovery-Boss Francois Ribeiro kündigte an, dass man sich auf 2023 fokussiert: Dann will man die WM zum 100. Geburtstag von Speedway Down Under abschließen.

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo

6C 1750 SS Zagato, Bj. 1929, rot, matching numbers, hervorragender Zustand, restauriert. Preis auf Anfrage. office@nicola-ac.de

Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303



Vanquish V12, EZ 04/2002, 38500 km, racinggreen/beige, dt. Fzg., Scheckheft, Bestzustand, 87.500,- €. Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58771

Bentley



2020 Bentley Continental GT Mulliner, erst 12700 km, 1. Hand, deutsches Fahrzeug, verdant green metallic, € 239.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, T. 040/25335000, cargold-collection.com H

BMW



735i V8, 1. HAND, Sammlerzustand, Autom., Bj. 01/97, 139000 km, Leder, Klima, Scheckh., € 18.000,-. 0160/1472336

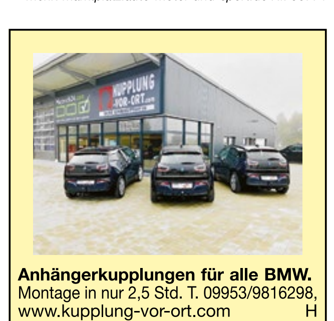


1981 BMW M1, vollrestauriert, Matching Numbers € 635.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



M3 E30 Cabrio, EZ 08/1991, 95800 km, 158 kW (215 PS), macao blau, Leder grau, perfekt original, H-Kennz., 105.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Th. Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58774



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Ferrari



328 GTS, 1987, 44500 km, rosso/nero, perfekt original, Erstlack, 95.500,- €, Inzahlung möglich. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58773

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Jaguar



Jaguar Daimler Super V8, Langversion, Bj. 5/99, Autom. 4,0 V8, 363 PS, orig. 51000 km, racing green, Leder hell, Klapptische im Fond, Magnesium Felge Winter LM Jaguar, VB 45.000,- €. T. 06145/2303

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Arden

Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes



1990 Mercedes 500 SE, erst 69800 km, 904 blau, innen Leder blau, € 42.500,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



C 43 AMG Coupé 4M, EZ 01/2018, 58794 km, 270 kW (367 PS), brilliantblau metallic, Leder, Navi, Night+Memory+HeadUp+ HiFi+COMAND+u.v.m. 51.855,- € (MwSt. awb.) Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58784

Porsche



997 Carrera 4S, EZ 2007, 119000 km, SD, silber/schwarz, Tiptronic, Klappenauspuff,, scheckheftgepfl., gr. Inspektion vor 10000 km, 44.000,- €, von privat, 0151/61106027



1993/98 Porsche 993, handgeschaltet, geringe Laufleistung… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

911 2.7 RS M472 Touring, Bj. 1973, matching numbers, gelb, hervorragender Zustand, restauriert. Preis auf Anfrage. office@nicola-ac.de

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

HERSTELLER VON KFZ-LEITUNGEN

- Brems-, Lenkungs-, Einspritzleitungen
- Cabrioverdeckleitungen
- Benzinschläuche • Stahlflexleitungen

07666 / 9121550 www.kfz-leitungen.de

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 34/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Stuntshow: Die hohen Randsteine in Knockhill lassen die BTCC-Renner regelmäßig auf zwei Rädern fliegen

Sauferei & Randale

Fan-Verhalten in Spielberg
MSa 32/2022

Als ich mit meiner damals elfjährigen Tochter erstmals zu einem Autorennen (DTM) gegangen bin, war sie über die Zuschauer erstaunt. Sie kannte bis dahin nur Fußballveranstaltungen. Sie war überrascht, weil keine Betrunkenen umherfallen, sich keine Zuschauer prügelten und noch nicht mal Polizei zu sehen war. Sollte sich das inzwischen geändert haben? Das wäre schade.

Jürgen Heinrich
D-27321 Thedinghausen

Ich bin seit 1987 auf den Formel-1-Strecken Europas unterwegs. Die Ära Senna/Prost/Mansell war eine schöne Zeit, in der fachkundiges Publikum vor Ort war. In der „Schumi-Zeit" gab es bereits negative Signale am Hockenheimring, wo sich Hooligans aus der Fußball-Szene unters Volk gemischt haben, um Randale zu machen. In Spielberg hat die „Orange Army" aber alles im Negativen getoppt. Meine Detail-Erlebnisse würden hier den Rahmen sprengen. Österreich hat seinen Platz im Rennkalender verdient. Das Event sollte aber nicht als Plattform für Chaoten dienen, die nur Sauferei und Randale planen.

Armin Patro
per E-Mail

Die überwiegende Anzahl dieser „Fans" sind keine Motorsport-Fans. Die fahren nur zu den Rennen, weil sie es als Event ansehen, bei dem man sich besaufen und andere Menschen anpöbeln kann. Ein solches Verhalten ist unerträglich und nicht akzeptierbar, egal welcher Nationalität. Und wann kommt eigentlich mal einer auf die Idee, diese unsäglichen Rauchkerzen, egal welcher Fan-Farbe, zu verbieten?

Helmut Ruffing
D-53894 Mechernich

Fußballfans feiern immer mit, egal wer mit seiner Sportart aus der Masse heraussticht. Das war auch in der „Schumania" so. Die Fans wurden damals durch einseitige Berichterstattung von Bild, RTL und MSa noch angestachelt. Die waren auch schon damals homophob und frauenfeindlich, nur dass es heute keine Akzeptanz mehr dafür gibt.

Mathias Keller
D-37520 Osterode am Harz

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

5. August 2022: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

9. August 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)

15. August 2022: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Samstag, 06. August

12.30	GT Masters Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
13.25	Moto3-WM Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	MotoGP Silverstone, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.00	WTCR Anneau du Rhin, Qualifying **LIVE**	Eurosport 2*
16.10	Moto2-WM Silverstone, Qualifying **LIVE**	Servus TV

Sonntag, 07. August

04.45	Endurance-WM, 8h Suzuka **LIVE**	Eurosport 2*
11.40	Motorrad-WM Silverstone, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
12.20	Moto3-WM Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.30	GT Masters Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
13.00	MX2-WM Uddevalla, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	MotoGP Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus/SRF 2
14.00	MXGP-WM Uddevalla, 1. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	WTCR Anneau du Rhin, 1. Rennen (Aufz.)	Eurosport 2*
15.30	Moto2-WM Silverstone, Rennen **LIVE**	Servus/SRF 2
16.00	WTCR Anneau du Rhin, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
16.30	Hardenduro-WM/RB Romaniacs, Highlights	Servus TV
17.00	MXGP-WM Uddevalla, 2. Lauf **LIVE**	Eurosport 2*
17.00	Rallye-WM Finnland, Power Stage (Aufz.)	Servus TV**
17.30	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake **LIVE**	Motorvision TV*
18.00	MX2-WM Uddevalla, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
ab 18.45	IndyCar Nashville, Training & Qualif. (Aufz.)	Sky Sport F1*
19.45	Endurance-WM, 8h Suzuka (Zus.)	Eurosport 1
20.30	NASCAR Cup Series, Michigan **LIVE**	Sport 1+*
21.00	IndyCar Nashville, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
23.30	Rallye-WM Finnland, Highlights	Sport 1

Livestream/Internet

Donnerstag, 04. August, bis Sonntag, 07. August

---	Rallye-WM Finnland, komplett **LIVE**	wrcplus.com*

Freitag, 05. August

ab 10.00	Motorrad-WM Silverstone, alle FP1 **LIVE**	DAZN.de*
ab 14.15	Motorrad-WM Silverstone, alle FP2 **LIVE**	DAZN.de*
22.00	Rallye-WM Finnland, Highlights des Tages	redbull.tv

Samstag, 06. August

07.30	Super GT Fuji, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
08.00	Rallye-WM Finnland, WP 12 **LIVE**	servustv.com
ab 10.00	Motorrad-WM Silverstone, alle FP3 **LIVE**	DAZN.de*
ca. 11.30	ADAC F4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
ab 13.35	Mot.-WM Silverstone, alle Qualifyings **LIVE**	DAZN.de*
ca. 14.30	Carrera Cup Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 15.25	ADAC GT4 Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
15.30	Rallye-WM Finnland, WP 16 **LIVE**	servustv.com
ca. 16.45	ADAC TCR Nürburgring, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
22.00	Rallye-WM Finnland, Highlights des Tages	redbull.tv

Sonntag, 07. August

06.30	Super GT Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
08.30	Rallye-WM Finnland, WP 20 **LIVE**	servustv.com
ca. 09.50	ADAC F4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 11.30	ADAC TCR Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
ab 12.20	Mot.-WM Silverstone, alle Rennen **LIVE**	DAZN.de*
ca. 14.30	Carrera Cup Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
15.30	Rallye-WM Finnland, Power Stage **LIVE**	servustv.com
ca. 15.35	ADAC GT4 Nürburgring, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 17.00	ADAC F4 Nürburgring, 3. Rennen **LIVE**	sport.de
22.00	Rallye-WM Finnland, Highlights des Tages	redbull.tv

* kostenpflichtig   ** nur in Deutschland

Vorschau



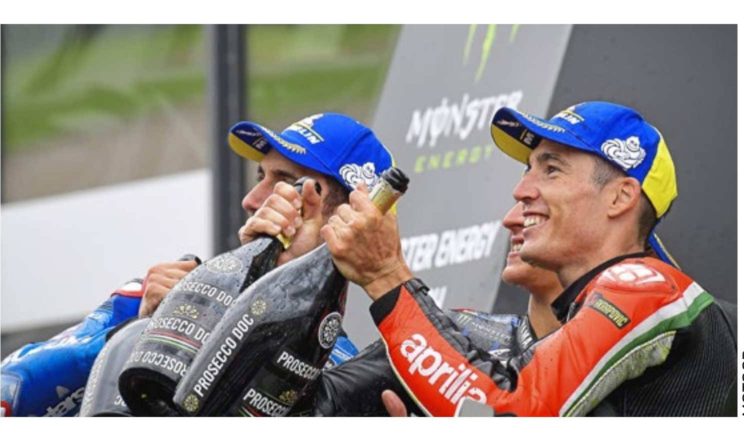
RED BULL

Rallye-WM: In Finnland machen die Stars der Szene wieder große Sprünge



ADAC

GT Masters: Der nationale Sportwagen-Zirkus gastiert auf dem Nürburgring



MOTOGP

MotoGP: Kann Aleix Espargaró nach der Sommerpause in Silverstone gewinnen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

04.–07.08.	Rallye-WM, Jyväskylä/Schweden	S
06./07.08.	ADAC GT Masters/TCR/GT4/F4, Nürburgring	D
06./07.08.	NASCAR Xfinity/Cup, Michigan	USA
07.08.	Tourenwagen/WTCR, Anneau du Rhin	F
07.08.	IndyCar Series, Nashville	USA
07.08.	IMSA-Sportwagen, Elkhart Lake	USA
07.08.	Super GT, Fuji	J
07.08.	RCN 5. Lauf, Spa-Francorchamps	B

Motorrad

05.–07.08.	Enduro-WM, Zalaegerszeg	H
06.08.	Speedway-EM-Finale 2, Güstrow	D
06.08.	Grasbahnrennen, Hertingen	D
07.08.	Motorrad-WM, Silverstone	GB
07.08.	Motocross-WM, Uddevalla	S
07.08.	Endurance-WM, 8h Suzuka	J
07.08.	Grasbahnrennen, Melsungen	D